Publicație a Centrului Comun pentru Studii Urbane

Lucrarea face parte dintr-o serie publicată sub auspiciile Centrului Comun pentru Studii Urbane al Institutului de Tehnologie din Massachusetts și al Universității Harvard. Centrul a fost fondat în 1959 pentru a organiza și încuraja cercetarea problemelor urbane și regionale. Printre participanți se numără cadre universitare din domeniile antropologiei, arhitecturii, economiei, planificării urbane, învățământului, ingineriei, istoriei, dreptului, filozofiei, științelor politice și sociologiei.
Pentru rezultatele și concluziile din această carte, ca în cazul tuturor publicațiilor centrului, responsabilitatea revine în mod exclusiv autorului.

Editor: Registrul Urbaniștilor din România
Ediție îngrijită de Maria MĂNESCU
Traducere: Alexandru-Ionuț PETRIȘOR
Graphic design, DTP: **MB**STUDIO

tiraj 1000 ex.

ISBN: 978-973-0-13686-9
© Revista URBANISMUL, București 2012

© 1960 Massachusetts Institute of Technology
and the President and Fellows of Harvard College
KEVIN LYNCH, THE IMAGE OF THE CITY

CUPRINS

Prefață
Notă la ediția în limba română

I Imaginea mediului urban 1
Lizibilitatea 2
Construcția imaginii 6
Structură și identitate 8
Capacitatea de a evoca imagini 9

II Trei orașe 14
Boston 16
Jersey City 25
Los Angeles 32
Teme comune 43

III Imaginea orașului și elementele acesteia 46
Traseele 49
Limitele 62
Sectoarele 66
Nodurile 72
Reperele 78
Interconexiunile dintre elemente 83
Imaginea în schimbare 85
Calitatea imaginii 87

IV Forma orașului 91
Proiectarea traseelor 95
Proiectarea celorlalte elemente 100
Calitățile formei 105
Percepția întregului 108
Forma metropolitană 112
Procesul de proiectare 115

V O nouă scară 118

Anexe 121

A Unele referințe la orientare 123
Tipuri de sisteme de referință 128
Formarea imaginii 131
Rolul formei 133
Dezavantajele capacității de a evoca imagini 138

B Folosirea metodei 140
Metoda ca bază a proiectării 155
Direcții de cercetare viitoare 156

C Două exemple de analiză 160
Beacon Hill 160
Scollay Square 173

Note 182
Bibliografie 184
Nota traducătorului 188
Postfață 190
Bibliografie selectivă Kevin Lynch 194
Lucrări referitoare la Kevin Lynch 194
Index 195
Credite foto 197

Prefață

Această carte tratează aspectul orașelor, dacă acesta este important și dacă poate fi schimbat. Peisajul urban este, printre altele, ceva de văzut, ceva de memorat și ceva care aduce bucurie. A da o formă vizuală orașului este o problemă specială și relativ nouă de proiectare.

Pe parcursul examinării acestei noi probleme, cartea analizează trei orașe americane: Boston, Jersey City și Los Angeles. Lucrarea sugerează o metodă de lucru cu forme vizuale la scara urbană și oferă o serie de prime principii de proiectare a orașelor.

Munca depusă pentru acest studiu a fost coordonată de profesorul Gyorgy Kepes și de mine la Centrul pentru Studii Urbane și Regionale al Institutului de Tehnologie din Massachusetts. A fost susținută cu generozitate pe parcursul mai multor ani de fondurile primite de la Fundația Rockefeller. Cartea însăși face parte dintr-o serie de volume publicate de Centrul Comun pentru Studii Urbane al Institutului de Tehnologie din Massachusetts și Universitatea Harvard, o agenție care a evoluat prin activitățile de cercetare în urbanism ale celor două instituții.

Ca în orice efort intelectual, conținutul provine din mai multe surse, dificil de identificat. Mai mulți cercetători asociați au contribuit direct la dezvoltarea acestui studiu: David Crane, Bernard Frieden, William Alonso, Frank Hotchkiss, Richard Dober, Mary Ellen Peters (acum d-na Alonso). Le sunt recunoscător tuturor.

Numele lui Gyorgy Kepes ar trebui să se regăsească pe copertă alături de al meu, doar în măsura în care nu va fi făcut răspunzător de lacunele cărții. Elementele de detaliu și studiile concrete îmi aparțin, dar conceptele care le fundamentează au rezultat din multe discuții cu profesorul Kepes. Ar fi o pierdere să disociez ideile mele de ale sale. Pentru mine acești ani de asociere au fost ani buni.

KEVIN LYNCH

M.I.T.
Decembrie, 1959

Notă la ediția în limba română

Principiile care au stat la baza traducerii acestei lucrări s-au conformat dorinței de a prezenta cititorului român ideile autorului într-o manieră cât mai fidelă față de textul original, respectând în același timp stilul acestuia (vezi și Nota traducătorului), astfel încât lucrarea să fie ușor de parcurs nu numai pentru cititorii avizați, ci și pentru publicul larg.

Având în vedere natura sintetică proprie limbii engleze, am optat pentru păstrarea în original a termenilor care desemnează elemente de toponimie, în ideea unei mai bune orientări pe planuri și regăsirii termenilor în alte documente. În ordine alfabetică, acești termeni sunt:

Artery/*Autostradă urbană;* Avenue/*Șosea;* Bay/*Golf;* Boulevard/*Bulevard;* Church/*Biserică;* Common/*Public;* Court House/*Tribunal;* Crossing/*Intersecție;* Custom House/*Vama;* Drive/*Drum, Cale;* Park/*Parc;* River/*Râu;* Square/*Piață;* State House/*Capitoliu;* Station/*Stație (metrou sau cale ferată);* Street/*Stradă;* Tower/*Turn.*

În textul original notele de subsol (cifre arabe) fac trimitere la bibliografie. Varianta în limba română a textului impune inserarea unor note explicative suplimentare. Pentru evitarea confuziilor, notele noastre la textul în limba română sunt semnalate prin cifre romane (I, II, III, IV etc.).

Capitolul I. Imaginea ambientului

Privitul oraşelor poate oferi o plăcere specială, oricât de comun ar fi peisajul. Ca şi o lucrare de arhitectură, oraşul este o construcţie în spaţiu, dar la o scară vastă, un obiect care are nevoie de o lungă perioadă de timp pentru a fi perceput. Proiectarea oraşelor este, deci, o artă temporală, dar rareori pot fi folosite secvenţele controlate şi limitate ale altor arte temporale ca muzica, de exemplu. În diferite ocazii şi pentru diverse persoane, secvenţele sunt inversate, întrerupte, abandonate sau eliminate. Oraşul poate fi privit în orice lumină, indiferent de vreme.

În orice moment există mai mult decât pot vedea ochii, mai mult decât pot auzi urechile, un cadru sau un peisaj care aşteaptă să fie explorate. Nimic nu este experimentat ca atare, ci întotdeauna în relaţie cu împrejurimile, cu ordinea evenimentelor care l-au determinat, cu memoria experienţelor anterioare. Plasată în câmpul unei ferme, Washington Street ar putea arăta ca strada comercială din centrul Bostonului şi, în acelaşi timp, complet diferită. Fiecare locuitor al oraşului experimentează o lungă asociere cu o parte a oraşului în care locuieşte, iar imaginea lui este impregnată cu amintiri şi înţelesuri.

Într-un oraş, elementele mobile, în particular locuitorii şi activităţile lor, sunt la fel de importante ca părţile fizice, staţionare. Noi nu suntem simpli observatori ai acestui spectacol, ci parte a lui, ne aflăm pe scenă alături de ceilalţi actori. Cel mai adesea percepţia noastră nu este totală, ci relativ parţială, fragmentară, în asociere cu altele. La această operaţiune participă aproape toate simţurile, iar imaginea este rezultanta compunerii tuturor.

Oraşul nu este doar un obiect perceput (cu bucurie uneori) de către milioane de oameni cu personalităţi diferite, aparţinând diverselor clase sociale, ci şi produsul multor constructori care îi schimbă în mod constant structura din raţiuni proprii. Chiar dacă poate fi considerat în linii mari stabil pentru un timp, oraşul se schimbă continuu în detaliu. Asupra creşterii şi formei sale se poate exercita doar un control parţial. Nu există un rezultat final, ci doar o continuă succesiune a etapelor. Nu este de mirare că arta proiectării oraşelor pentru delectarea simţurilor este o artă separată de arhitectură, muzică sau literatură. Poate învăţa multe de la aceste alte arte, dar nu le poate imita.

Un ambient urban frumos şi plăcut nu este ceva uzual, după unii, chiar un lucru imposibil. Niciun oraş american puţin mai mare decât un sat nu este în totalitate de bună calitate, deşi unele oraşe au părţi frumoase. Este foarte surprinzător că mulţi americani nu au nicio idee despre ce înseamnă să trăieşti într-un astfel de ambient. Au o idee clară despre urâţenia lumii lor şi sunt foarte vocali în ceea ce priveşte murdăria, fumul, căldura, traficul aglomerat, haosul şi, în acelaşi timp, monotonia oraşului. În schimb, nu au idee despre valoarea potenţială a unor împrejurimi armonioase, o lume pe care, poate, au văzut-o în fugă doar ca turişti sau în concedii. Nu au idee ce pot însemna astfel de împrejurimi pentru bucuria de zi cu zi, ca reper al continuităţii în vieţile lor sau ca extensie a multiplelor semnificaţii şi a bogăţiei lumii în care trăiesc.

Lizibilitatea

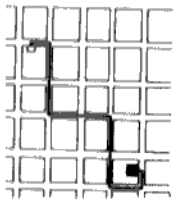
Această carte va lua în considerare calitatea vizuală a oraşelor americane prin studiul imaginii mentale a oraşului, care aparţine locuitorilor săi. Se va concentra în special asupra calităţii vizuale: aparenta claritate sau „lizibilitate" a peisajului oraşului. Ne referim

la cât de uşor pot fi recunoscute şi organizate într-o configuraţie coerentă părţile sale. La fel ca în cazul unei pagini tipărite, care, dacă este lizibilă, poate fi percepută vizual sub forma unei configuraţii formate din simboluri recognoscibile, un oraş lizibil va fi acela ale cărui cartiere, repere sau trasee sunt uşor de identificat şi de grupat într-o configuraţie globală.

Această carte va afirma că lizibilitatea este crucială în ambientul urban, o va analiza în detaliu şi va arăta cum poate fi utilizat acest concept astăzi pentru a reconstrui oraşele. Aşa cum va deveni în curând evident pentru cititor, acest studiu este o explorare preliminară, un prim şi nu un ultim cuvânt, o încercare de a aduna idei şi de a sugera cum pot fi acestea dezvoltate şi testate. Tonul său va fi speculativ şi poate puţin iresponsabil: deopotrivă tentativă şi prezumţie. În acest prim capitol vor fi dezvoltate câteva idei fundamentale; următoarele capitole vor aplica aceste idei oraşelor americane, punând în discuţie consecinţele acestora asupra proiectării oraşelor.

Deşi claritatea sau lizibilitatea nu este, sub nicio formă, singura proprietate importantă a unui oraş frumos, ea are o importanţă specială când se face referinţă la ambientul la scara urbană, din punct de vedere al mărimii, timpului de edificare şi complexităţii lui. Pentru a înţelege acest lucru, nu trebuie să considerăm oraşul ca un obiect în sine, ci aşa cum este el perceput de locuitorii săi.

Structurarea şi identificarea ambientului sunt abilităţi de care depinde supravieţuirea tuturor animalelor mobile. Se folosesc multe tipuri de indicii: senzaţiile vizuale de culoare, formă, mişcare sau de polarizare a luminii, precum şi alte simţuri, cum ar fi mirosul, auzul, pipăitul, simţul mişcării, simţul gravitaţiei şi, poate, detectarea câmpurilor electrice şi magnetice. Aceste tehnici de orientare, de la un zbor al rândunicii de mare de la poli la identificarea traseului unui melc prin observarea dârei lăsate pe micro-topografia unei pietre, sunt amplu descrise şi evidenţiate în literatura de specialitate [10, 20, 31, 59]. Psihologii au studiat această abilitate la om, deşi relativ sumar sau în condiţiile limitative ale laboratoarelor [1, 5, 8, 12, 37, 63, 65, 76, 81]. Cu excepţia câtorva enigme nedezlegate, se pare că este improbabil să existe un instinct „mistic" pe baza căruia fiecare îşi găseşte drumul. Există, mai degrabă, o coerenţă în utilizarea şi organizarea unor indicii senzoriale bine definite prezente în ambi-



entul extern. Această organizare este fundamentală pentru eficienţa şi chiar pentru supravieţuirea în libertate a fiinţelor aflate în mişcare.

Completa dezorientare este, poate, o experienţă rară pentru majoritatea locuitorilor oraşelor moderne. Suntem susţinuţi de prezenţa celorlalţi şi de mijloace speciale de orientare: hărţi, numerele caselor, numele străzilor, staţii de autobuz. Dar dacă din nefericire, dezorientarea apare chiar şi o singură dată, sentimentul de anxietate şi chiar de teroare care o însoţeşte ne arată cât de mult este legată de simţul echilibrului şi de starea noastră de bine. Chiar cuvântul „pierdut" înseamnă în limba noastră mai mult decât incertitudinea geografică, poartă în el proporţiile unui dezastru.

În procesul de orientare, conexiunea strategică este imaginea ambientului, fotografia mentală generalizată a lumii fizice exterioare pe care şi-o face fiecare individ. Imaginea este produsul senzaţiilor imediate şi al memoriei experienţei anterioare şi este folosită pentru interpretarea informaţiilor şi ghidarea acţiunilor. Nevoia de a recunoaşte şi modela împrejurimile este atât de crucială şi are rădăcini atât de adânci în trecut, încât această imagine are o mare importanţă practică şi emoţională pentru individ.

Desigur, o imagine clară permite o orientare uşoară şi rapidă: pentru a găsi locuinţa unui prieten, un poliţist sau un magazin de nasturi. Dar un ambient ordonat poate face mai mult decât atât; poate fi cadru de referinţă extins, poate organiza activitatea şi poate reprezenta o convingere sau cunoştinţe. De exemplu, pe baza înţelegerii structurale a Manhattanului, se poate ordona o cantitate substanţială de informaţii şi de imagini privind natura lumii în care trăim. Ca orice cadru de calitate, o astfel de structură oferă individului posibilităţi de alegere şi un punct de pornire pentru obţinerea altor informaţii. O imagine clară asupra împrejurimilor este, aşadar, o bază utilă pentru dezvoltarea individuală.

Un cadru fizic viu şi integrat, capabil să producă o imagine clară, joacă, de asemenea, un rol social. Poate oferi materia primă pentru simboluri şi memorii colective ale comunicării de grup. Un peisaj uimitor este structura pe care multe triburi primitive îşi construiesc miturile cu importanţă socială. Memoriile comune ale „oraşului natal" au fost adesea, în timpul războiului, primele şi cele mai uşoare puncte de contact între soldaţii izolaţi.

O imagine bună a ambientului oferă posesorului un sentiment important de siguranţă emoţională, care poate stabili o relaţie armonioasă între sine şi lumea din jur. Acest sentiment este opusul fricii asociate cu dezorientarea; înseamnă că gustul dulce al sentimentului de „acasă" este mai puternic atunci când casa nu este numai familiară, ci şi distinctă.

Într-adevăr, un ambient distinct şi lizibil nu oferă doar siguranţă, ci amplifică şi profunzimea şi intensitatea potenţiale ale experienţei umane. Deşi viaţa nu este nici pe departe imposibilă în haosul vizual al oraşului modern, aceeaşi activitate de zi cu zi poate căpăta un nou sens când se desfăşoară într-un cadru mai animat. În mod potenţial, fiecare oraş este, în sine, simbolul puternic al unei societăţi complexe. Dacă este bine organizat din punct de vedere vizual, oraşul poate căpăta şi o semnificaţie expresivă mai importantă.

Un argument împotriva importanţei lizibilităţii fizice este acela că mintea omului este foarte adaptabilă, că prin folosirea experienţelor anterioare fiecare poate învăţa să se orienteze în zonele cele mai dezordonate sau lipsite de repere. Există multe exemple de navigare precisă peste vaste întinderi nediferenţiate ale mărilor, nisipurilor sau gheţurilor sau prin labirintul junglei.

Vezi Anexa A

Dar chiar şi marea are soarele şi stelele, vânturile, curenţii, păsările şi culorile apei fără de care navigaţia, în absenţa altui ajutor, ar fi imposibilă. Faptul că doar marinarii pricepuţi pot naviga în jurul Arhipelagului Polinezian şi numai după o pregătire intensivă, demonstrează dificultăţile acestui ambient particular. Tensiunea şi anxietatea au însoţit chiar şi cele mai bine pregătite expediţii.

Chiar în lumea noastră se poate spune că oricine, dacă este atent, poate învăţa să se orienteze în Jersey City, dar cu preţul efortului şi incertitudinii. Mai mult, lipsesc valorile pozitive ale împrejurimilor lizibile: satisfacţia emoţională, cadrul de comunicare sau organizarea conceptuală, plusul de profunzime pe care acestea îl pot aduce experienţei de zi cu zi. Acestea sunt plăceri care ne lipsesc, deşi ambientul urban actual nu este atât de haotic încât să creeze tensiuni de nesuportat celor cărora le este familiar.

Jersey City este detaliat în Capitolul II

Trebuie acceptat faptul că mistificarea, ideea de labirint sau elementul de surpriză au o anumită valoare la nivel ambiental.

Multora dintre noi le place Casa Oglinzilor, iar străzile întortocheate din Boston au farmecul lor. Acest lucru este valabil când sunt îndeplinite două condiţii. În primul rând, nu trebuie să existe pericolul de a pierde forma de bază sau de orientare, de a nu găsi ieşirea. Surpriza trebuie să apară într-un cadru general; confuziile trebuie să se limiteze la zone mici din cadrul unui tot vizibil. În plus, labirintul sau misterul trebuie să aibă în sine o formă care să poată fi explorată şi înţeleasă în timp. Haosul complet, fără indicii ale unor conexiuni, nu este niciodată plăcut.

Aceste idei conduc la o altă condiţie importantă. Observatorul însuşi trebuie să joace un rol activ în percepţia lumii şi să aibă o contribuţie creativă la construcţia propriei imagini. Trebuie să aibă puterea de a modifica imaginea adaptând-o necesităţilor în schimbare. Un ambient ordonat până la cele mai precise detalii poate inhiba dezvoltarea unor noi tipuri de activităţi. Un peisaj în care fiecare piatră spune o poveste poate face dificilă crearea de noi poveşti. Chiar dacă acest aspect nu este unul critic în haosul urban actual, el indică faptul că ceea ce căutăm nu este o ordine finală, ci una cu final deschis, capabilă de dezvoltări viitoare continue.

Construcţia imaginii

Imaginile ambientului sunt rezultatul unui proces bidirecţional derulat între observator şi ambient. Ambientul sugerează distincţii şi relaţii, iar observatorul – cu o mare adaptabilitate şi conform propriilor scopuri – selectează, organizează şi dă sens celor văzute. Imaginea astfel creată limitează şi subliniază ceea ce este văzut, în timp ce imaginea însăşi este confruntată cu inputul perceptiv filtrat în cadrul unui proces interactiv continuu. Astfel, imaginea unei realităţi date poate varia semnificativ între observatori diferiţi.

Coerenţa imaginii poate fi generată în mai multe moduri. Chiar dacă doar o mică parte din obiectul real este ordonată sau remarcabilă, imaginea sa mentală câştigă identitate şi organizare prin familiarizare îndelungată. O persoană poate găsi cu uşurinţă obiecte pe o masă de lucru care poate părea altora dezordonată. În schimb, un obiect văzut pentru prima dată poate fi identificat şi relaţionat nu pentru că este familiar la nivelul individului, ci pentru că se conformează unui stereotip deja construit de observator.

Un american va localiza întotdeauna farmacia din colţ, oricât de indistinctă va fi aceasta pentru un aborigen. Revenind, un obiect nou poate avea, aparent, o structură sau o identitate puternică datorită unor trăsături fizice surprinzătoare care sugerează sau impun propria lor structură. Aşadar, marea sau un munte înalt pot capta atenţia cuiva care provine dintr-o câmpie interioară întinsă, chiar dacă este atât de tânăr şi atât de neumblat încât să nu ştie să dea un nume acestor fenomene.

Ca profesionişti având ca obiect de lucru mediul fizic, urbaniştii sunt interesaţi în primul rând de agentul extern al interacţiunii care produce imaginea ambientului. Diferite medii rezistă sau facilitează procesul de formare a imaginii. Orice formă dată, o vază frumoasă sau un bulgăre de argilă va avea o probabilitate mare sau mică de a evoca diferiţilor observatori o imagine puternică. Fără îndoială, această probabilitate este cu atât mai precisă cu cât observatorii sunt grupaţi în clase mai omogene pe criterii de vârstă, gen, cultură, ocupaţie, temperament sau grad de familiaritate. Fiecare individ îşi creează şi îşi poartă propria imagine, dar între membrii aceluiaşi grup pare să existe un acord substanţial. Aceste imagini de grup, care exprimă consensul unui număr mare de membri, sunt cele care îi interesează pe urbaniştii aspirând la modelarea unui ambient care urmează a fi utilizat de către mai multe persoane.

Aşadar, acest studiu va încerca să treacă peste diferenţele individuale atât de interesante pentru psihologi. Primul punct al ordinii de zi îl constituie aşa numitele „imagini publice", imaginile mentale comune unui mare număr de locuitori ai unui oraş: arii de consens care se presupune că pot apărea în interacţiunea cu o singură realitate fizică, o cultură comună şi o natură fiziologică de bază.

Sistemele de orientare utilizate variază mult la nivel mondial, se schimbă de la o cultură la alta şi de la un peisaj la altul. Anexa A oferă exemple pentru multe dintre acestea: sistemele direcţionale abstracte şi fixe, sistemele în mişcare şi cele orientate către persoană, casă sau mare. Lumea poate fi organizată în jurul unor puncte focale, poate fi divizată în zone care poartă un nume sau poate fi conectată prin rute memorate. Pe cât de variate sunt aceste metode şi pe cât de incomplete par indiciile potenţiale pe care cineva le poate alege pentru a-şi diferenţia universul, acestea

oferă diverse fațete interesante ale mijloacelor pe care le folosim astăzi pentru a ne preciza poziția în propriul ambient urban. Oricât ar părea de curios, marea majoritate a acestor exemple pare să reflecte tipurile formale ale elementelor de imagine în care putem împărți convenabil imaginea orașului: traseu, reper, limită, nod și sector/cartier. Aceste elemente vor fi definite și discutate în capitolul III.

Structură și identitate

Imaginea unui ambient poate fi analizată prin trei componente: identitate, structură și înțeles. Este utilă abstractizarea acestora pentru analiză, dacă ne amintim că în realitate ele apar întotdeauna împreună. O imagine pe care se poate lucra impune în primul rând identificarea unui obiect, ceea ce implică distincția de alte obiecte, recunoașterea ca entitate separabilă. Aceasta este numită identitate, nu în sensul de egalitate cu altceva, ci de individualitate sau unicitate. În al doilea rând, imaginea trebuie să includă relația spațială sau schematică a obiectului cu observatorul sau cu alte obiecte. În ultimul rând, obiectul trebuie să aibă o semnificație practică sau emoțională pentru observator. Semnificația este, de asemenea, o relație, dar diferită de una spațială sau schematică.

Astfel, o imagine utilă pentru a proiecta o ieșire dintr-un spațiu presupune recunoașterea ușii ca entitate distinctă, a relației sale spațiale cu observatorul și a semnificației sale ca gol destinat ieșirii. Toate acestea nu sunt cu adevărat separabile. Recunoașterea vizuală a ușii este asociată semnificației de „ușă". Cu toate acestea, este posibilă analiza ușii în termeni de identitate a formei și de claritate a poziției, considerate ca existând *a priori* față de semnificația acesteia.

O astfel de trăsătură analitică poate fi lipsită de finalitate în studiul unei uși, dar nu și în studiul ambientului urban. Pentru început, în cazul unui oraș, problema semnificației este complicată. La acest nivel, este mai puțin probabil ca imaginile de grup privind semnificația să fie coerente, în comparație cu percepția identității și a relațiilor. În plus, semnificația nu este la fel de ușor influențată de manipularea fizică ca celelalte două componente. Dacă scopul nostru este să construim orașe de care să se bucure un număr

mare de persoane de origini diferite – și care să se adapteze scopurilor viitoare – trebuie să fim suficient de înțelepți încât să ne concentrăm asupra clarității fizice a imaginii și să lăsăm semnificația să se dezvolte fără implicarea noastră directă. Imaginea siluetei Manhattanului poate sugera vitalitate, putere, decadență, mister, aglomerație, grandoare sau orice altceva, dar în oricare din cazuri, acea fotografie clară cristalizează și întărește semnificația. Atât de variate sunt semnificațiile unui oraș la nivel individual, chiar și atunci când forma sa poate fi ușor comunicată, încât separarea semnificației de formă devine posibilă, cel puțin în primele etape ale analizei. Așadar, acest studiu se va concentra asupra identității și structurii imaginilor orașului.

Pentru ca o imagine să fie valoroasă pentru orientarea în spațiul de viață, ea trebuie să aibă mai multe calități. Trebuie să fie suficientă, adevărată în sens pragmatic, permițând individului să opereze în ambientul său atât cât își dorește. Harta, exactă sau nu, trebuie să fie suficient de bună încât să permită oricui să ajungă acasă, să fie suficient de clară și bine integrată pentru a reduce efortul mental, să fie ușor de citit. Ar trebui să fie sigură, cu un surplus de indicii care să facă posibile acțiunile alternative și să reducă riscul de a da greș. Dacă un semnal luminos intermitent este singurul indicator pentru o curbă periculoasă, o pană de curent poate provoca un dezastru. Este preferabil ca imaginea să fie deschisă, adaptabilă la schimbare, permițând individului să continue să investigheze și să organizeze realitatea: ar trebui să existe spații libere în care să poată extinde desenul pentru el însuși. În final, ar trebui ca imaginea astfel creată să poată fi comunicată, într-o oarecare măsură, și altor indivizi. Pentru diferite persoane în diferite situații, importanța relativă a acestor criterii pentru o imagine „bună" variază; unii vor aprecia un sistem economic și suficient, alții unul deschis și comunicabil.

Capacitatea de a evoca imagini

Accentul fiind pus aici pe mediul fizic ca variabilă independentă, acest studiu va investiga calitățile fizice legate de atributele identității și structurii în imaginea mentală. De aici și definiția a ceea ce se poate numi *capacitate de a evoca imagini:* acea calitate

intrinsecă a unui obiect fizic care îi conferă o mare probabilitate de a evoca o imagine puternică oricărui observator. Forma, culoarea sau organizarea facilitează crearea unor imagini mentale ale mediului clar identificate, puternic structurate şi foarte utile. Poate fi numită şi *lizibilitate* sau poate *vizibilitate* în sens mai larg, când obiectele nu sunt doar văzute, ci percepute intens şi cu acuitate de toate simţurile.

Cu o jumătate de secol în urmă, Stern a pus în discuţie acest atribut al unui obiect de artă şi l-a numit *aparenţă*[74]. Arta nefiind limitată la această unică finalitate, Stern a intuit că una dintre cele două funcţii de bază ale artei este aceea de a „crea imagini care prin claritatea şi armonia formei satisfac nevoia unei aparenţe clar comprehensibile". În concepţia sa, aceasta reprezenta o primă treaptă esenţială pentru exprimarea semnificaţiei intrinseci.

Un oraş cu o mare capacitate de a evoca imagini (evidentă, lizibilă sau vizibilă) în acest sens distinct va apărea ca bine constituit, distinct, remarcabil; va suscita mai multă atenţie şi va incita la o mai mare participare prin văz şi auz. Percepţia senzorială a acestor împrejurimi nu numai că nu va fi simplificată, ci chiar extinsă şi aprofundată. Un astfel de oraş poate fi perceput în timp ca model de continuitate, ca ansamblu de părţi distincte clar interconectate. Observatorul receptiv şi familiar poate asimila noile impacturi senzoriale fără a perturba imaginea de bază şi fiecare nou impact va acţiona asupra unor elemente preexistente; se poate orienta şi deplasa cu uşurinţă; va fi pe deplin informat privind mediul înconjurător. Veneţia poate fi un exemplu de astfel de ambient cu capacitate mare de a evoca imagini. În Statele Unite, astfel de exemple s-ar putea referi la unele părţi din Manhattan, din San Francisco, Boston sau Chicago (malul lacului).

Acestea sunt caracterizări care decurg din definiţiile noastre. Conceptul capacităţii de a evoca imagini nu are, în mod necesar, conotaţia de fix, limitat, precis, unificat sau ordonat regulat, deşi poate avea uneori aceste calităţi, dar nici conotaţia de vizibil dintr-o privire, evident sau manifest. Mediul global care urmează a fi configurat este foarte complex, în timp ce imaginea evidentă devine rapid plictisitoare şi indică doar câteva caracteristici ale lumii vii.

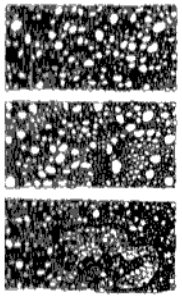
Capacitatea formei oraşului de a evoca imagini se va afla în centrul studiului prezentat în continuare. Un ambient frumos are

şi alte trăsături de bază: semnificaţie sau expresivitate, încântarea simţurilor, ritm, stimul, opţiune. Axarea noastră pe evocarea imaginilor nu le neagă importanţa. Scopul nostru este acela de a lua în considerare nevoia de identitate şi de structură în lumea noastră perceptivă şi de a ilustra relevanţa specială a acestei calităţi în cazul particular al ambientului urban, atât de complex şi schimbător.

Având în vedere că dezvoltarea imaginii este un proces bilateral între observator şi observat, imaginea poate fi consolidată prin obiecte simbolice, prin reformarea observatorului sau prin remodelarea împrejurimilor. Se poate pune la dispoziţia privitorului o diagramă simbolică care să reprezinte alcătuirea lumii: o hartă sau un set de instrucţiuni scrise. Atâta timp cât poate realiza corespondenţa între realitate şi diagramă, [observatorul, n. red.] are un indiciu privind relaţiile dintre obiecte. Poate fi instalat chiar şi un dispozitiv de orientare, aşa cum s-a realizat de curând în New York [49]. Deşi astfel de dispozitive sunt extrem de utile pentru a oferi informaţii concrete despre conexiuni, ele sunt totuşi precare, orientarea fiind imposibilă dacă dispozitivul se defectează sau se pierde; în plus, dispozitivul însuşi trebuie pus continuu în relaţie cu realitatea şi adaptat acesteia. Cazurile de leziuni pe creier menţionate în Anexa A ilustrează anxietatea şi efortul care însoţesc totala dependenţă de astfel de mijloace. În plus, lipsesc experienţa totală a interconectării şi marea profunzime a unei imagini vii.

Şi observatorul poate fi antrenat. După cum remarca Brown, un labirint prin care subiecţilor li s-a cerut să se deplaseze legaţi la ochi le-a părut iniţial o problemă insurmontabilă. Prin repetiţie, unele elemente ale traseului, în special începutul şi sfârşitul, le-au devenit familiare şi au fost asumate ca elemente proprii locului. În final, când au putut să parcurgă labirintul fără greşeală, întregul sistem a devenit un loc[8]. DeSilva descrie cazul unui băiat care părea să aibă abilităţi de orientare direcţională „automată"; s-a dovedit, însă, că fusese antrenat din copilărie (de o mamă care nu putea deosebi dreapta de stânga) să vină „în partea vestică a terasei" sau la „capătul sudic al dulapului".[71]

Relatările lui Shipton despre incursiunile de recunoaştere pentru ascensiunea Everestului prezintă un caz dramatic de astfel de lecţie. Apropiindu-se de Everest dintr-o direcţie nouă, Shipton



a recunoscut imediat principalele vârfuri şi văi pe care le ştia dinspre partea nordică. Dar ghidul şerpaş care îl însoţea, care era familiarizat de mult timp cu ambii versanţi ai muntelui, nu realizase niciodată că aveau aceleaşi elemente şi a întâmpinat această revelaţie cu surprindere şi încântare.

Kilpatrick descrie procesul de învăţare perceptivă prin constrângerea unui observator prin stimuli noi care nu mai corespund imaginilor anterioare[41]. Acest proces începe cu forme ipotetice care explică noii stimuli din punct de vedere conceptual, în timp ce iluzia vechilor forme încă persistă. Experienţa personală a celor mai mulţi dintre noi dovedeşte persistenţa unei imagini iluzorii mult timp după ce conceptualizarea inadecvării ei este realizată. Privim jungla şi vedem doar lumina soarelui filtrată de frunzele verzi, dar un zgomot ne avertizează asupra prezenţei unui animal ascuns acolo. Observatorul învaţă apoi să interpreteze scena selecţionând indiciile oferite şi cântărind semnalele anterioare. Animalul camuflat poate fi acum descoperit prin reflexia ochilor lui. În final, prin repetarea experienţei, întreaga configuraţie a percepţiei se schimbă şi observatorul nu mai trebuie să caute în mod conştient indicii sau să adauge date noi unui cadru deja existent. A obţinut o imagine care va opera cu succes în noua situaţie, aparent naturală şi corectă. Brusc, animalul ascuns apare dintre frunze „limpede ca lumina zilei".

În acelaşi mod, trebuie să învăţăm să vedem formele ascunse în vasta întindere a oraşelor noastre. Nu suntem obişnuiţi să organizăm şi să ne imaginăm un ambient artificial la o scară atât de mare, dar activităţile noastre ne conduc spre aceasta. Curt Sachs oferă exemplul unui eşec în realizarea de conexiuni dincolo de un anumit nivel[64]. Vocile şi bătăile tobelor indienilor nord-americani au ritmuri complet diferite, fiind percepute în mod independent. În căutarea unei analogii muzicale ce ne este proprie, Sachs menţionează slujbele religioase din biserici, în cadrul cărora nu ne punem problema să coordonăm cântecul din interior al corului cu dangătul clopotelor. În vastele noastre regiuni metropolitane nu facem conexiuni între cor şi clopote; ca şi şerpaşii, noi vedem doar versanţii Everestului, nu şi muntele. Lărgirea şi aprofundarea percepţiei noastre asupra ambientului ar însemna să continuăm un proces îndelungat de dezvoltare biologică şi culturală care

a pornit de la simţurile de contact, s-a extins către simţurile la distanţă şi comunicările simbolice. Teza noastră este că astăzi suntem capabili să ne dezvoltăm o imagine proprie asupra ambientului operând asupra formei fizice externe, dar şi printr-un proces intern de învăţare. Într-adevăr, complexitatea ambientului ne obligă acum să o facem. Capitolul IV va pune în discuţie cum se poate face acest lucru.

Omul primitiv a fost obligat să-şi îmbunătăţească imaginea asupra ambientului prin adaptarea percepţiei sale la peisajul existent. A putut să opereze schimbări minore în ambientul său: mormane de pietre, balize sau marcaje pe copaci, dar modificările substanţiale pentru asigurarea claritătii vizuale sau a interconexiunii vizuale se limitau la siturile de locuit sau la spaţiile sacre. Doar civilizaţiile puternice pot acţiona asupra mediului global la o scară semnificativă. Remodelarea conştientă a mediului fizic la scară largă a devenit posibilă doar recent, astfel şi problema capacităţii ambientului de a evoca imagini este nouă. Din punct de vedere tehnic, astăzi putem construi peisaje complet noi în timp scurt, un bun exemplu fiind polderele olandeze. Aici proiectanţii îşi pun deja întrebarea: cum poate fi creat un loc artificial în totalitate astfel încât un observator uman să-i poată identifica elementele componente şi să perceapă structura întregului.[30]

Construim cu repeziciune o nouă unitate funcţională, regiunea metropolitană, dar trebuie să înţelegem că şi această unitate trebuie să aibă o imagine corespunzătoare. Suzanne Langer formulează problema într-o scurtă definiţie a arhitecturii ca „mediul global făcut vizibil".[42]

Capitolul II. Trei oraşe

Pentru a înţelege rolul imaginilor mediului urban în viaţa noastră de locuitori ai oraşelor, am considerat necesare studiul atent al unor zone urbane şi consultarea locuitorilor acestora. Am considerat necesar să dezvoltăm şi să testăm conceptul capacităţii de a evoca imagini şi, printr-o comparare a imaginilor cu realitatea vizuală să înţelegem ce forme determină imagini puternice şi să sugerăm astfel câteva principii de proiectare urbană. Demersul nostru a avut la bază convingerea că analiza formei existente şi a efectelor sale asupra locuitorilor oraşului este una dintre pietrele de temelie ale proiectării urbane şi speranţa că unele tehnici utile pentru recunoaşterea în teren şi intervievarea locuitorilor pot fi dezvoltate ca produse derivate. Ca în orice studiu pilot de mică anvergură, scopul a fost mai degrabă acela de a dezvolta idei şi metode decât de a prezenta fapte într-o manieră definitivă şi decisivă.

În consecinţă, analizele au avut ca obiect zonele centrale din trei oraşe americane: Boston, Massachusetts), Jersey City, New Jersey şi Los Angeles, California. Boston, oraşul care ne este cel mai la

îndemână, are o personalitate unică printre oraşele americane, prin vigoarea sa formală şi prin abundenţa situaţiilor dificile de amplasare. Jersey City a fost ales pentru lipsa aparentă a formei şi pentru ceea ce părea, la o primă vedere, o capacitate foarte redusă de evoca imagini. Los Angeles este un oraş nou, cu o scară complet diferită, cu o tramă rectangulară în zona centrală. În fiecare caz a fost aleasă pentru studiu o zonă centrală de aproximativ 4 × 2,4 km.

În fiecare dintre oraşele studiate s-au realizat două analize de bază:

1. S-a efectuat un studiu sistematic de recunoaştere a terenului de către un observator pedestru instruit care a cartat prezenţa diferitelor elemente, vizibilitatea lor, forţa sau lipsa de forţă a imaginii lor, existenţa sau lipsa legăturilor sau a altor relaţii, şi care a marcat reuşitele sau dificultăţile în ceea ce priveşte structura potenţială a imaginii. Acestea au fost raţionamente subiective bazate pe aparenţa imediată a elementelor în teren.

Pentru detalii vezi Anexa B

2. S-a iniţiat o consultare de lungă durată a unui eşantion restrâns de locuitori ai oraşului chemaţi să-şi evoce propriile imagini asupra mediului lor fizic de viaţă. Consultarea a inclus cerinţe de realizare a unor descrieri, localizări şi schiţe, călătorii imaginare. Au fost intervievate persoane care locuiau sau lucrau în zona respectivă de multă vreme, ale căror locuinţe sau locuri de muncă se aflau în zona respectivă.

Astfel, au fost intervievate circa 30 de persoane în Boston, şi câte 15 în Jersey City şi Los Angeles. În Boston, analizele de bază au fost completate cu teste de recunoaştere a fotografiilor, cu excursii în teren şi cu numeroase cereri de orientare adresate trecătorilor. În plus, s-a realizat recunoaşterea detaliată pe teren a mai multor elemente speciale ale sitului din Boston.

Toate aceste metode sunt descrise şi evaluate în Anexa B. Volumul redus al eşantioanelor şi preponderenţa în cadrul acestora a diverselor categorii de profesionişti şi manageri ne împiedică să afirmăm că a fost obţinută o reală „imagine publică". Dar bogăţia în sugestii a materialului şi coerenţa sa internă suficientă ne permit să afirmăm că există imagini de grup substanţiale şi că acestea pot fi relevate, fie şi parţial, prin astfel de metode. Analizele

independente din teren au prevăzut cu oarecare precizie imaginea de grup rezultată din interviuri, indicând astfel rolul formelor fizice.

Fără îndoială, concentrarea curentă a traseelor de călătorie sau a locurilor de muncă a determinat consistenţa imaginii de grup prin prezentarea acelorași elemente mai multor indivizi. Asocierile de statut sau de istorie, provenite din surse non-vizuale, au întărit şi mai mult aceste asemănări.

Totuşi, nu există niciun dubiu că forma mediului în sine a jucat un rol decisiv în conturarea imaginii. Coincidenţele de descriere, de apreciere a forţei, chiar şi în ceea ce priveşte confuzia acolo unde familiaritatea părea să indice cunoaşterea, toate indică acelaşi lucru: interesul nostru se concentrează pe relaţia dintre imagine şi forma fizică.

Au fost sesizate diferenţe clare între cele trei oraşe în ceea ce priveşte capacitatea lor de a evoca imagini chiar şi atunci când toate persoanele intervievate au făcut un efort de adaptare la mediu. Anumite elemente – spaţiu deschis, vegetaţie, sensul mişcării pe un traseu, contrastele vizuale – au părut a fi foarte importante pentru peisajul oraşului.

Cea mai mare parte a acestei lucrări se bazează pe informaţiile rezultate din compararea acestor imagini de grup cu realitatea vizuală şi pe speculaţiile generate de acestea. Conceptul capacităţii de a evoca imagini şi al tipurilor de elemente (care vor fi analizate în capitolul III) rezultă în mare parte din analiza acestui material sau au fost perfecţionate şi dezvoltate pe baza ei. Chiar dacă o dezbatere privind punctele tari şi slabe ale metodologiei este prezentată în Anexa B, este importantă înţelegerea fundamentării cercetării.

BOSTON

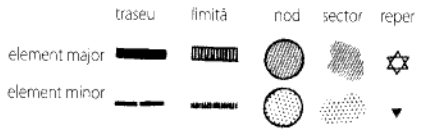
Zona studiată în Boston a fost acea parte a peninsulei centrale delimitată de Massachusetts Avenue. Este vorba de o zonă mai puţin caracteristică pentru oraşele americane, având în vedere vârsta, istoria şi atmosfera mai degrabă europeană. Zona include nucleul comercial al zonei metropolitane, precum şi o serie de cartiere rezidenţiale de mare densitate, de la mahalale la cartiere

selecte. Figura 1 reprezintă imaginea aeriană a zonei, Figura 2 este un plan schematic al acesteia, iar Figura 3 este o reprezentarea tip diagramă a elementelor sale vizuale majore aşa cum au rezultat ele din recunoaşterea terenului.

Figura 1
Figura 2, pag. 18
Figura 3, pag. 19

Pentru aproape toate persoanele intervievate, Boston este un oraş cu cartiere foarte specifice şi trasee întortocheate, confuze. Este un oraş murdar cu clădiri de cărămidă aparentă roşie, ale cărui simboluri sunt spaţiul deschis al parcului Boston Common, State House cu cupola lui aurie, şi panorama dinspre Cambridge peste Charles River. Mulţi din cei intervievaţi au adăugat că este un loc vechi, istoric, cu multe clădiri degradate, dar care are şi o serie de structuri noi printre cele vechi. Străzile sale înguste sunt pline de oameni şi maşini; nu există locuri de parcare, în schimb există contraste izbitoare între străzile principale largi şi străzile laterale înguste. Centrul oraşului este o peninsulă înconjurată de plaje. Pe lângă Boston Common, Charles River şi State House, mai există şi alte elemente puternice, cum ar fi Beacon Hill, Commonwealth

Figura 1. Peninsula din nordul Bostonului

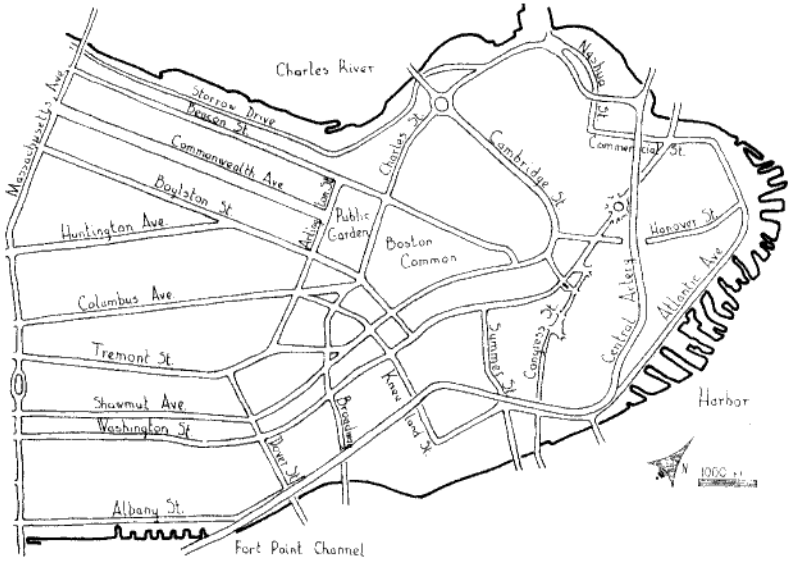


Avenue, cartierul comercial și al teatrelor din zona Washington Street, Copley Square, Back Bay, Louisburg Square, North End, cartierul piețelor și Atlantic Avenue, mărginită de debarcadere. O mare parte din persoanele intervievate a adăugat și alte caracteristici ale orașului: este lipsit de spații deschise sau de agrement; este un oraș „individual", mic sau mijlociu; are zone întinse de utilizare mixtă; este marcat de prezența bovindourilor, gardurilor din fier forjat sau a fațadelor placate cu gresie cărămizie.

Perspectivele preferate au fost în general panoramele de la distanță care includeau suprafețe de apă și spații deschise. Au fost adesea menționate vederea de pe celălalt mal al Charles River, cea asupra râului din josul Pinckney Street, panorama de pe un deal din Brighton sau vederea dinspre port asupra Bostonului. O altă

Figura 4, pag. 20

Figura 2. Harta peninsulei Boston



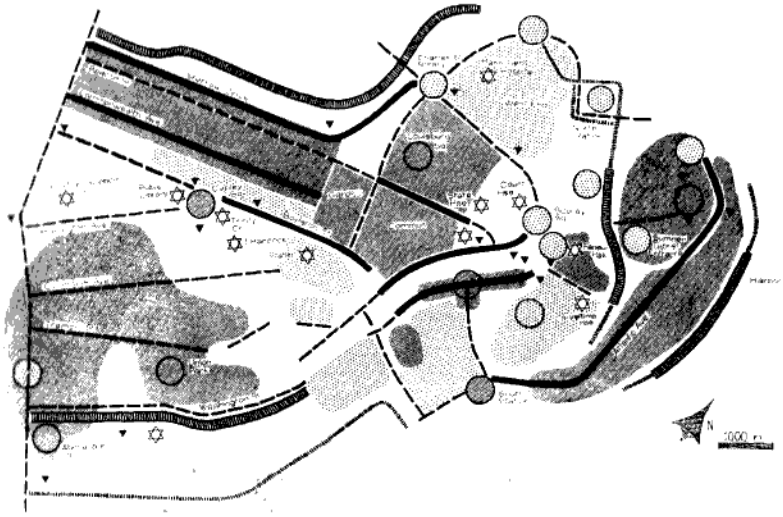


Figura 3. Orașul Boston, privit din teren

priveliște preferată a fost cea nocturnă a luminilor orașului, de aproape sau de departe, când orașul pare mai provocator decât pe timpul zilei.

Structura orașului Boston este înțeleasă de majoritatea persoanelor intervievate. Charles River și podurile sale se constituie ca o limită clară, paralelă cu străzile principale din Back Bay, în special Beacon Street și Commonwealth Avenue. Aceste străzi se desprind din Massachusetts Avenue, la rândul său perpendiculară pe Charles River, îndreptându-se către Boston Common și Public Garden. De-a lungul acestui grup de străzi din Back Bay se află Copley Square, în care debușează și Huntington Avenue.

Figura 5, pag. 21

În josul Boston Common Street se află Tremont Street și Washington Street, paralele și legate între ele prin mai multe străduțe. Tremont Street ajunge până la Scollay Square și din această intersecție Cambridge Street se îndreaptă către o alta, un giratoriu al Charles Street care face legătura acestui cadru cu râul, incluzând astfel Beacon Hill. Mai departe de râu apare o altă limită importantă față de apă, Atlantic Avenue și portul, ce poate fi doar vag legat de rest. Deși mulți subiecți percep mental că Bostonul este o peninsulă,

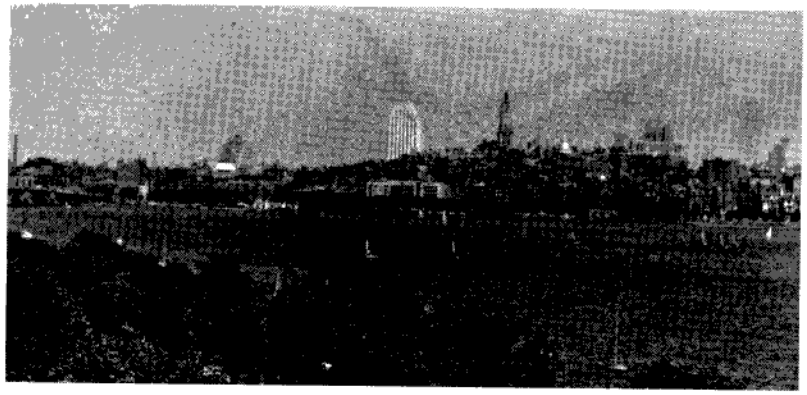


Figura 4. Bostonul văzut de pe celălalt mal al Charles River

ei au fost incapabili să realizeze o legătură vizuală între râu și port. Bostonul pare de multe ori un oraș dezvoltat pe o singură latură, care își pierde precizia și conținutul odată cu îndepărtarea de malul Charles River.

Dacă eșantionul nostru este reprezentativ, aproape oricare locuitor al Bostonului poate spune aceste lucruri despre orașul său. La fel de probabil, el nu va putea descrie alte elemente, cum ar fi zona triunghiulară dintre Back Bay și South End, zona neocupată situată la sud de North Station, intersecția Boylston Street cu Tremont Street sau sistemul traseelor din cartierul financiar.

igura 35, pag. 146

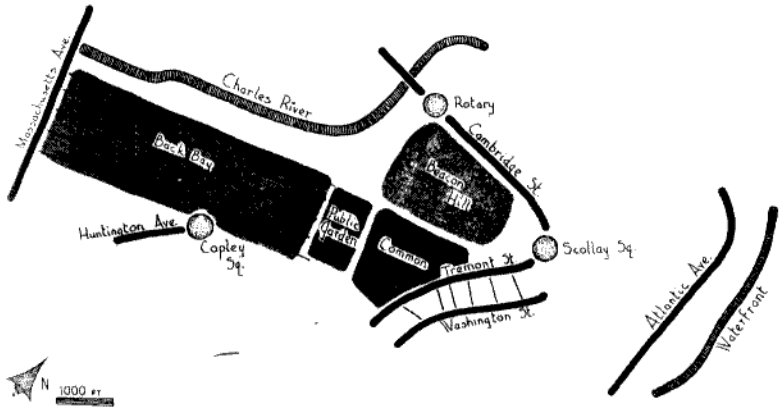
Unul dintre cele mai interesante cartiere nu se află pe harta mentală a celor intervievați: regiunea triunghiulară cuprinsă între Back Bay și South End. Această zonă nu a fost deloc detaliată pe harta persoanelor intervievate, fiind goală de conținut chiar și pentru cei născuți și crescuți acolo. Este o zonă cu o suprafață considerabilă și cuprinde o serie de elemente cunoscute ca Huntington Avenue și repere ocazionale cum ar fi Christian Science Church, dar trama în care acestea sunt inserate este absentă și anonimă. La această disoluție contribuie, probabil, blocarea acestei zone de către sistemul de căi ferate care o înconjoară și expulzarea sa conceptuală din cauză că străzile principale din Back Bay și South End sunt percepute ca paralele.

Pe de altă parte, Boston Common este pentru mulți subiecți centrul imaginii lor asupra orașului, fiind menționat alături de Beacon Hill, Charles River și Commonwealth Avenue ca un loc cu o forță aparte. Adeseori, traversând orașul, locuitorii se abat de la drumul inițial pentru a include și acest loc în traseul lor. Spațiu deschis, plantat, ce mărginește cel mai dens cartier din Boston, un loc al asocierilor multiple, accesibil tuturor, Boston Common este de neconfundat. Este astfel amplasat încât include limitele a trei cartiere importante: Beacon Hill, Back Bay și cartierul comercial din centru, constituindu-se ca un nucleu care incită la cunoașterea împrejurimilor lui. În plus, este foarte diferențiat la interior, incluzând o mică piațetă la nivelul metroului subteran, o fântână (Frog Pond), o estradă, cimitirul, Swan Pond și altele.

Figura 6, pag. 23

Totodată, Boston Common are o formă foarte ciudată, greu de memorat: o formă cu cinci laturi și unghiuri drepte. Având în vedere că este prea mare și prea amplu plantat pentru a permite inter-vizualizarea laturilor, locuitorii sunt adesea dezorientați în încercarea lor de a traversa acest spațiu. În plus, având în vedere că două dintre traseele ce-l mărginesc, Boylston Street și Tremont Street, sunt foarte importante la scara orașului, dificultatea este sporită. Aici ele traversează în unghiuri drepte, dar puțin mai departe par a fi paralele, debușând perpendicular dinspre o linie

Figura 5. Bostonul, așa cum îl știe toată lumea



comună de bază, Massachusetts Avenue. În plus, activitatea comercială din centru generează o ciudată întoarcere în unghi drept în aceeaşi intersecţie Boylston-Tremont, se îngustează şi reapare mai departe pe Boylston Street. Toate acestea adaugă un defect major de orientare ambiguităţii critice a formei în centrul oraşului.

Boston este un oraş cu cartiere distincte şi în cele mai multe locuri din zona centrală te poţi orienta uşor, în funcţie de caracterul general al zonei înconjurătoare. Există şi cazul mai puţin uzual în care astfel de zone distincte se înlănţuie ca un mozaic continuu: secvenţa Back Bay – Boston Common – Beacon Hill – cartierul comercial central. Aici nici nu se pune problema orientării. Şi totuşi această dinamică tematică este asociată în mod tipic cu lipsa formei sau amenajarea confuză. Dacă în Boston cartierele ar putea avea nu doar un caracter distinctiv ci şi o claritate structurală, ele şi-ar putea consolida considerabil poziţia. Incidental, această deficienţă face ca Bostonul să fie destul de diferit faţă de multe din oraşele americane, în care zonele cu o ordine formală au puţină personalitate.

În timp ce cartierele tind să fie dinamice, în Boston sistemul traseelor de circulaţie este în general confuz. Totuşi, funcţia circulaţiei este atât de importantă încât traseele sunt încă dominante în imaginea generală, ca şi în celelalte oraşe studiate. Nu există o ordine de bază a acestor trasee, cu excepţia radialelor principale care pornesc de la baza peninsulei spre interior, a căror preponderenţă este condiţionată istoric. În cea mai mare parte a centrului oraşului este mai uşor să te deplasezi pe direcţia est-vest către şi dinspre Massachusetts Avenue decât în unghi drept faţă de această direcţie. Oraşul are, în acest sens, un fel de fibră structurală care se reflectă în contorsiunile mentale asociate diverselor călătorii imaginare. Cu toate acestea, structura traseelor este neobişnuit de dificilă, iar complicaţiile acesteia au furnizat mult material pentru consideraţiile sistematice asupra traseelor, expuse în capitolul III. Dificultatea generată de intersecţia în unghi drept a străzilor „paralele" Boylston şi Tremont a fost deja menţionată. Trama regulată a Back Bay, o caracteristică banală a majorităţii oraşelor americane, are o calitate specială în Boston prin modul în care contrastează cu restul configuraţiei.

Figura 6. Boston Common

Două autostrăzi de mare viteză trec prin zona centrală, Storrow Drive şi Central Artery. Ambele sunt percepute în mod ambiguu, fie ca bariere când este vorba de o plimbare pe străzile vechi, fie ca trasee de parcurs în viteză la volan. Fiecărui tip de percepţie îi corespunde o imagine complet diferită: văzută şi imaginată de dedesubt, Central Artery este un zid masiv vopsit în verde, vizibil în mod fragmentar din anumite puncte; ca traseu, ea este o panglică ce urcă, apoi coboară şi se răsuceşte, punctată ici şi colo cu semne de circulaţie. În mod curios, ambele şosele sunt percepute ca fiind „în afara oraşului", puţin legate de acesta, chiar dacă îl penetrează; în plus, la fiecare buclă de schimbare a direcţiei tranziţia este de-a dreptul ameţitoare. Totuşi, Storrow Drive este clar legat de Charles River şi astfel şi de configuraţia generală a oraşului. Pe de altă parte, Central Artery se răsuceşte inexplicabil prin centru şi rupe legătura de orientare cu North End prin blocarea Hanover Street. În plus, a fost uneori confundată cu secvenţa Causeway – Commercial – Atlantic, chiar dacă cele două trasee sunt destul de diferite, ambele putând fi considerate în mod logic ca prelungiri ale Storrow Drive.

Figura 7, pag. 24

În buna tradiţie a Bostonului, unele părţi ale sistemului de trasee pot avea o personalitate puternică. Dar acest sistem foarte neregulat este compus din elemente separate legate între ele unul câte

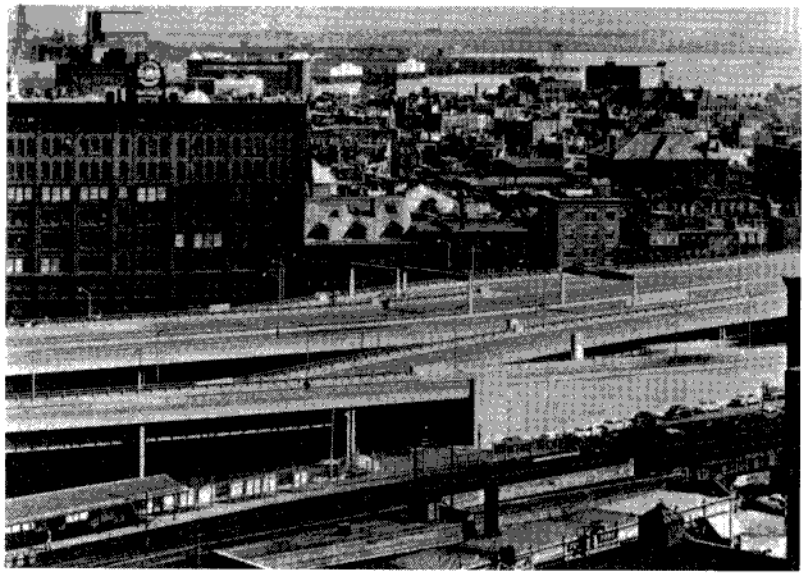
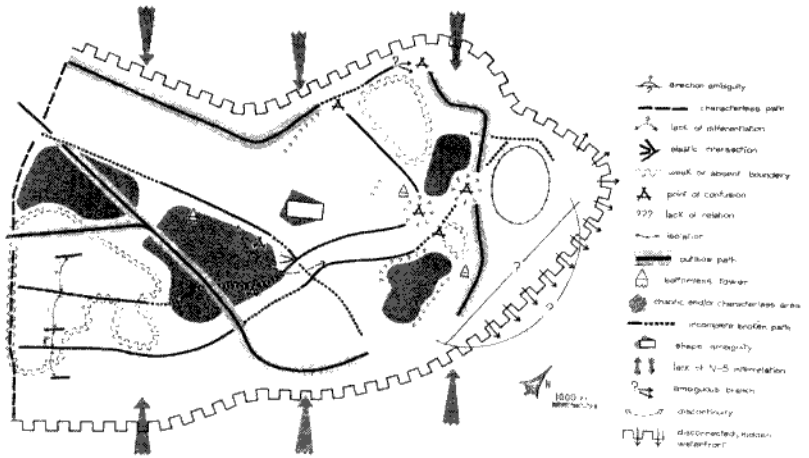


Figura 7. Central Artery

Figura 8. Probleme ale imaginii oraşului Boston



unul sau, uneori, fără nicio legătură. Este un sistem greu de schiţat sau de imaginat ca întreg şi trebuie abordat, de obicei, printr-o concentrare pe ordinea articulaţiilor sistemului. Aceste articulaţii sau noduri sunt, deci, foarte importante în Boston, adesea unele zone relativ şterse cum este „zona Park Square" putând fi denumite după numele intersecţiei în jurul căreia se organizează.

Figura 8 schiţează un rezumat al analizei imaginii Bostonului, rezumat care se poate constitui ca primă etapă a pregătirii unui plan urbanistic. Este o compilaţie grafică a celor ce par a fi dificultăţile majore cu care se confruntă imaginea oraşului: confuzii, puncte flotante, delimitări slabe, izolări, întreruperi ale continuităţii, ambiguităţi, ramificaţii, lipsa personalităţii sau a diferenţierii. Cuplată cu o prezentare a punctelor slabe şi a potenţialului imaginii, această compilaţie corespunde etapei de analiză a sitului în întocmirea unui plan la scară redusă. Ca şi analiza de sit, ea nu determină planul, dar constituie cadrul în care vor avea loc deciziile creative. Fiind realizată la un nivel mai detaliat de analiză, permite în mod natural un grad mai ridicat de interpretabilitate decât diagramele precedente.

Figura 8

JERSEY CITY

Jersey City, New Jersey, se află între Newark şi New York City şi reprezintă o zonă de periferie pentru ambele, cu activitate centrală proprie redusă. Traversat în toate direcţiile de căi ferate şi autostrăzi suspendate, oraşul are mai degrabă aspectul unui loc prin care treci decât un loc în care să trăieşti. Este împărţit în cartiere etnice şi cartiere ale clasei de mijloc şi este tăiat de fortificaţiile Palisades. Ceea ce ar fi putut fi centrul său comercial natural a fost sugrumat de crearea artificială a Journal Square pe terenul mai înalt, astfel încât oraşul nu are un singur centru, ci mai degrabă patru sau cinci. La obişnuita lipsă de formă a spaţiului şi eterogenitate a structurii care marchează zona degradată a oricărui oraş american se adaugă marea confuzie generată de un sistem stradal lipsit de coordonare. Aspectul mohorât, mizer şi mirosul oraşului sunt primele care impresionează. Acesta, este, desigur, punctul de vedere superficial al unui străin de oraş. A fost foarte interesant de aflat cum îl văd cei care trăiesc acolo de mulţi ani.

Figura 9, pag. 27

Structura vizuală a Jersey City rezultată din recunoaşterea pe teren este schiţată la aceeaşi scară şi utilizează aceleaşi simboluri ca diagrama pentru Boston. Forma şi configuraţia oraşului sunt ceva mai clare decât şi-ar putea imagina cineva din afară, aşa cum este de fapt necesar pentru a fi locuibil. Dar oraşul nu se poate mândri cu prea multe elemente recunoscute, în comparaţie cu zona similară a Bostonului. Structura sa este întreruptă de axe bine conturate.

Figura 10

Elementele esenţiale ale structurii sunt Journal Square, unul dintre cele două centre comerciale principale, străbătut de linia fermă a Hudson Boulevard. „Bergen Section" şi importantul West Side Park sunt dependente de acest bulevard. Spre est, trei trasee coboară în pantă şi converg mai mult sau mai puţin către zona mai joasă: Newark, Montgomery şi Communipaw-Grand. Pe vârful dealului se află New Jersey Medical Center. Totul se opreşte la bariera zonei căi ferate-industrie-docuri creată de Hudson Boulevard. Aceasta este configuraţia esenţială familiară tuturor subiecţilor, poate cu excepţia a două sau trei străzi în pantă.

Figura 37 şi 41 pag. 147 şi 149

Lipsa de personalitate este evidentă dintr-o primă privire atunci când consensul asupra elementelor considerate distinctive de către locuitorii din Jersey City este comparat cu diagrama similară pentru Boston. Harta Jersey City este foarte săracă în elemente. Journal Square este un element important prin activităţile comerciale şi de agrement intensive, dar traficul şi haosul spaţial produc confuzii şi nelinişte. Hudson Boulevard concurează în forţă cu Journal Square; urmează West Side Park, singurul parc mare din oraş, menţionat de multe ori ca zonă distinctivă, ca element de destindere al texturii generale. „Bergen Section" se afirmă în primul rând ca o zonă a clasei de sus. Înalt şi alb, amplasat pe vârful dealului, New Jersey Medical Center este inconfundabil din punct de vedere vizual, ca un uriaş aruncat acolo la întâmplare.

Figura 11, pag. 28

Figura 12, pag. 28

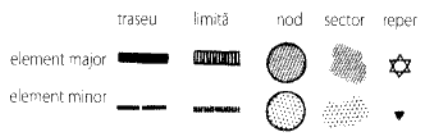
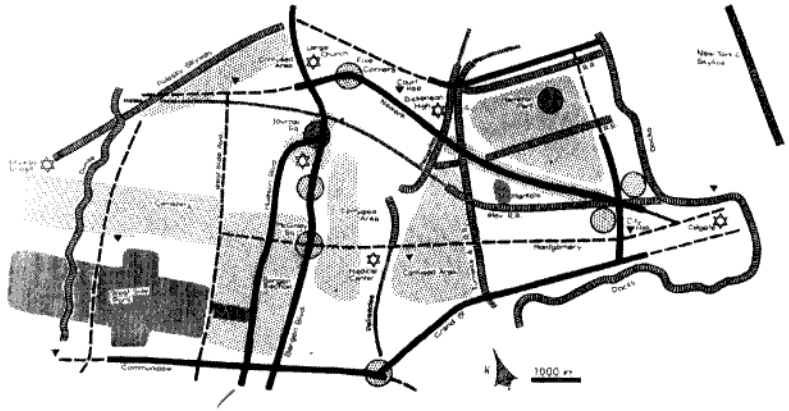


Figura 9. Jersey City văzut dinspre sud

Figura 10. Forma vizuală a Jersey City, privită din teren



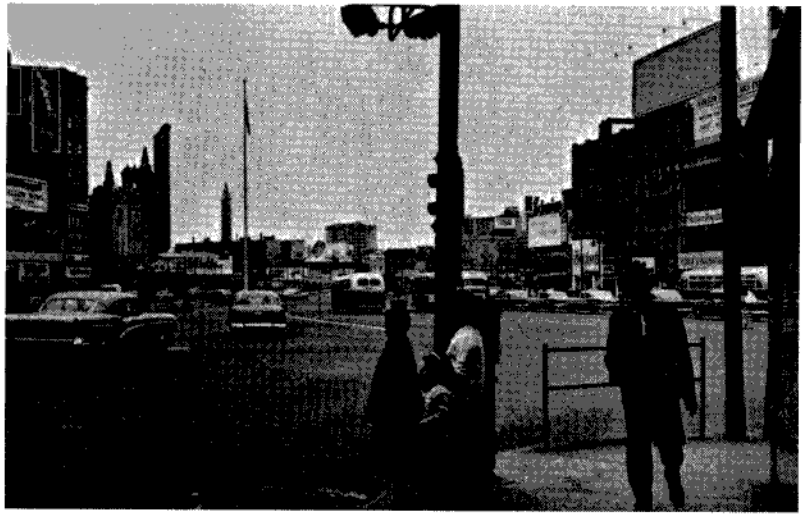
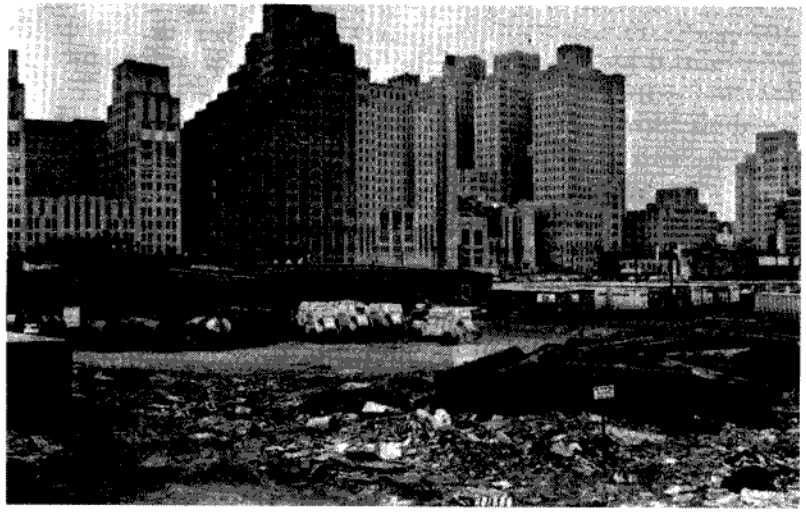


Figura 11. Journal Square

Figura 12. New Jersey Medical Center



Puține elemente mai pot fi calificate ca distinctive cu o oarecare unanimitate, cu excepția privelиștii impresionante a siluetei orașului New York de la distanță. Celelalte diagrame completează imaginea orașului, adăugând în particular acele necesități practice, traseele majore, în special pe cele mult circulate care, prin continuitate, constituie excepții față de majoritatea străzilor din Jersey City. Se remarcă un număr insuficient de sectoare și repere recognoscibile, de centre sau puncte nodale recunoscute de toți. Orașul este, totuși, marcat de prezența mai multor limite bine conturate sau a unora care îl izolează: rețelele feroviară și rutieră suspendate, Palisades și cele două limite față de apă.

În procesul studierii schițelor și interviurilor individuale, a devenit evident că niciunul dintre respondenți nu avea o imagine generală asupra orașului în care locuia de mulți ani. Hărțile mentale de imagini erau adesea fragmentate, cu mari suprafețe necunoscute, concentrate, de cele mai multe ori, pe zone restrânse din jurul propriilor locuințe. Faleza râului părea a fi un important element de izolare și, de regulă, hărțile prezentau zona înaltă ca puternic structurată și zona joasă ca slab structurată, fie invers, cele două zone legate prin unul sau două trasee pur conceptuale. Zona joasă, în special, părea dificil de structurat.

La cererea de a face o caracterizare generală a orașului, una dintre cele mai comune observații a fost că orașul nu este perceput ca un întreg, ci mai degrabă ca o colecție de amplasamente mici. Răspunsul la întrebarea: „Ce vă vine în primul rând în minte când auziți numele orașului vostru?", a fost foarte ușor la Boston, dar s-a dovedit dificil la Jersey City. Din nou, subiecții au repetat că nu le vine în minte „nimic special", că orașul este greu de simbolizat, că nu are secțiuni distinctive. O femeie spunea:

> „Acesta este unul dintre cele mai jalnice lucruri care se poate spune despre Jersey City. Aici nu există nimic pe care să-l recomanzi cuiva venit de departe, «aș vrea să vezi asta, este atât de frumos»".

Cel mai obișnuit răspuns la problema sistemului de simboluri al orașului a fost „nimic din oraș", ci mai degrabă panorama New Yorkului de peste râu. Percepția caracteristică a Jersey City părea a fi că orașul se distinge prin faptul că este situat la periferia a altceva. Cineva spunea chiar că cele două simboluri ale orașului sunt panorama New Yorkului și Pulaski Skyway din Newark. Altcineva

sublinia semnificația limitelor de demarcație: pentru a ieși din Jersey City trebuie fie să treci pe sub Hudson River, fie prin confuza intersecție în sens giratoriu Tonnelle Avenue Circle.

Dacă s-ar pune problema construirii orașului într-o nouă formă, cu greu s-ar putea găsi cineva să-și dorească o localizare și un amplasament topografic mai dramatice și mai capabile să evoce imagini decât Jersey City. Dar mediul general a fost descris în mod repetat prin cuvintele „vechi", „murdar" și „șters". Străzile au fost descrise în mod repetat ca fiind „tăiate". Interviurile au fost notabile prin lipsa de informații asupra mediului și mai degrabă, prin calitatea conceptuală a imaginii orașului decât prin cea a percepției concrete. Cea mai surprinzătoare a fost tendința accentuată de a nu descrie prin imagini vizuale, ci prin folosirea numelor străzilor și a tipurilor de folosință. Iată, de exemplu, un fragment din descrierea unei călătorii într-o zonă familiară:

Figura 13

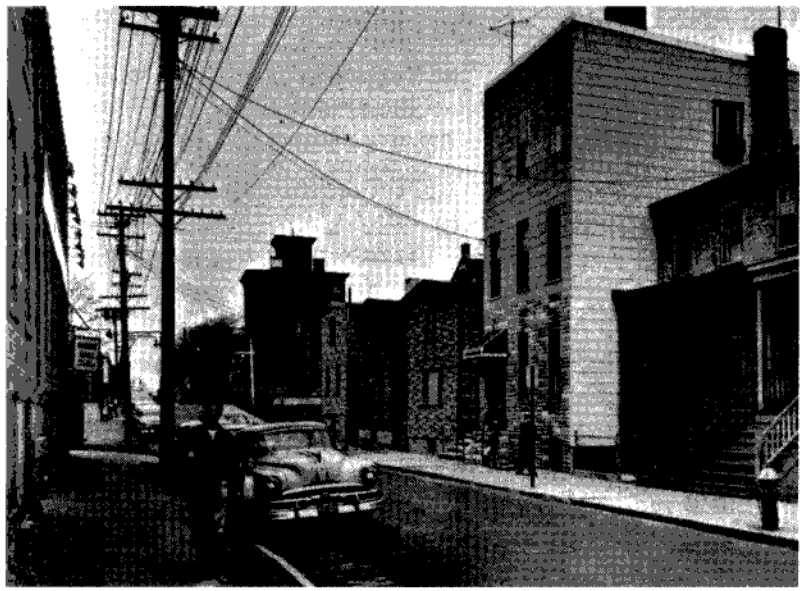
> „După ce traversezi autostrada este un pod care urcă; după ce treci pe sub pod, pe prima stradă este o tăbăcărie; la a doua intersecție după ce mergi pe bulevard vezi bănci pe ambele părți; la colțul următor, există un magazin de aparate radio și unul de computere, unul lângă altul, pe dreapta. La stânga, înainte de a traversa strada, se află un magazin de legume și o curățătorie. Dacă mergi pe 7th Street, vis-a-vis, pe colțul din stânga, este un bar, pe dreapta este o piață de legume, un magazin de băuturi pe partea dreaptă a drumului, iar pe partea stângă o băcănie. Următoarea este 6th Street; nu există niciun alt reper decât acela că treci din nou pe sub calea ferată. După ce treci pe sub calea ferată, următoarea stradă este 5th Street. În dreapta, se află un bar și o nouă stație de benzină pe partea opusă a străzii; există și un bar. Când ajungi pe 4th Street, în colțul din dreapta este un teren viran; lângă acesta este un bar; pe dreaptă, pe partea opusă a străzii se află un magazin de carne en gros; pe stânga, vis-a vis de magazinul de carne, se află un magazin de sticlărie. Pe 3rd Street, pe dreapta este o farmacie, iar vis-a vis un magazin de whisky; pe stânga se află o băcănie și un bar vis-a-vis de aceasta. Urmează 2nd Street, unde pe stânga se află o băcănie și pe partea cealaltă a străzii, un bar. Pe dreapta, înainte să traversezi strada, se află un magazin de articole gospodărești; pe 1st Street se află o măcelărie, o piață de carne pe stânga și pe partea cealaltă a străzii, un teren viran folosit ca parcare, pe dreapta este un magazin de îmbrăcăminte și unul de dulciuri..."

și așa mai departe. În toată această descriere nu există decât una sau două imagini vizuale: un pod care urcă și, poate, pasajul pe sub calea ferată. Subiectul pare să-și observe efectiv mediul când ajunge în Hamilton Park; se mai poate remarca în modul de percepție al acestuia o frântură din imaginea pieței deschise, îngrădite, cu estrada circulară centrală și băncile din jurul ei.

Multe remarci susțin indistincția scenei fizice:

> „Este la fel peste tot... pentru mine este mai mult sau mai puțin comun. Adică, atunci când urc și cobor străzile, este, mai mult sau mai puțin, același lucru – Newark Avenue, Jackson Avenue, Bergen Avenue. Adică, uneori nu te poți decide pe care stradă să mergi, pentru că sunt mai mult sau mai puțin toate la fel, nu e nimic care să le deosebească.
>
> Cum să recunosc Fairview Avenue când ajung pe ea? După indicator. Este singurul mod de a recunoaște străzile în acest oraș. Nu e nimic deosebit, doar alt bloc pe colț, atât.
>
> De obicei ne orientăm. Unde există o dorință există și o cale. Este confuz uneori, poți pierde minute bune încercând să găsești un loc, dar în final ajungi unde vrei".

Figura 13. O stradă din Jersey City



În acest mediu relativ nediferenţiat, nu te poţi baza doar pe modul de folosinţă al unui amplasament, ci frecvent pe gradele de folosinţă sau pe starea relativă a structurilor. Reperele sunt indicatoarele stradale, marile reclame din Journal Square şi fabricile. Orice spaţiu deschis amenajat este apreciat: Hamilton Park, parcurile Van Vorst sau, în special, marele West Side Park. În două situaţii, subiecţii au folosit ca repere micile scuaruri triunghiulare plantate din unele intersecţii. O femeie declara că merge cu maşina duminica până la un părculeţ pe care rămâne să-l privească din maşină. Faptul că New Jersey Medical Center are în faţa lui un mic spaţiu verde amenajat pare a fi o caracteristică identitară la fel de importantă ca volumul său masiv şi silueta sa generală.

Evidenta capacitate redusă a acestui mediu de a evoca imagini a fost reflectată de imaginea reprodusă chiar de locuitorii săi vechi şi s-a manifestat prin insatisfacţie, orientare slabă şi prin incapacitatea de a descrie sau diferenţia părţile componente. Cu toate acestea, chiar şi un set aparent haotic de împrejurimi are, de fapt, o oarecare configuraţie, pe care oamenii o sesizează, şi la a cărei elaborare contribuie prin concentrarea pe detalii minore, ca şi prin deplasarea atenţiei de la aspectul fizic către alte caracteristici.

LOS ANGELES

Zona Los Angeles, centrul unei mari regiuni metropolitane, oferă o imagine diferită faţă de Jersey City şi foarte diferită faţă de Boston. Deşi comparabilă ca mărime cu zonele similare din Jersey City şi Boston, această zonă include ceva mai mult decât cartierul central de afaceri şi periferia acestuia. Subiecţii erau familiari cu zona, nu prin rezidenţă, ci prin locul de muncă în birourile sau magazinele din centru. Figura 14 prezintă recunoaşterea terenului în maniera obişnuită.

Figura 14

Ca nucleu al regiunii metropolitane, zona centrală a oraşului Los Angeles este bogată în semnificaţii şi activităţi, cu clădiri remarcabile şi o configuraţie de bază: trama sa stradală regulată. Totuşi, o serie de factori concurează la conturarea unei imagini diferite şi mai puţin clare decât cea a Bostonului. Primul factor este descentralizarea regiunii metropolitane, în care zona centrală este considerată cu indulgenţă „centru", dar există şi alte centre de

bază către care se orientează locuitorii. În zona centrală se practică intens comerţul, dar nu mai este considerată cea mai bună zonă pentru cumpărături, un număr mare de cetăţeni mergând în centru doar o dată pe an. Al doilea factor este configuraţia tramei, o matrice nediferenţiată în cadrul căreia elementele nu pot fi întotdeauna localizate cu certitudine. Al treilea factor: activităţile din zona centrală sunt extinse spaţial şi instabile, ceea ce le diminuează impactul. Frecventele operaţiuni de reconstrucţie nu permit formarea identităţii care se dezvoltă doar printr-un proces istoric. Elementele însele, în ciuda (şi uneori din cauza) frecventelor tentative extravagante, sunt adesea anonime din punct de vedere vizual. Cu toate acestea, nu avem de-a face cu un alt Jersey City haotic, ci mai degrabă cu centrul activ şi ordonat din punct de vedere ecologic al unei mari metropole.

Figura 14. Forma oraşului Los Angeles, văzută din teren

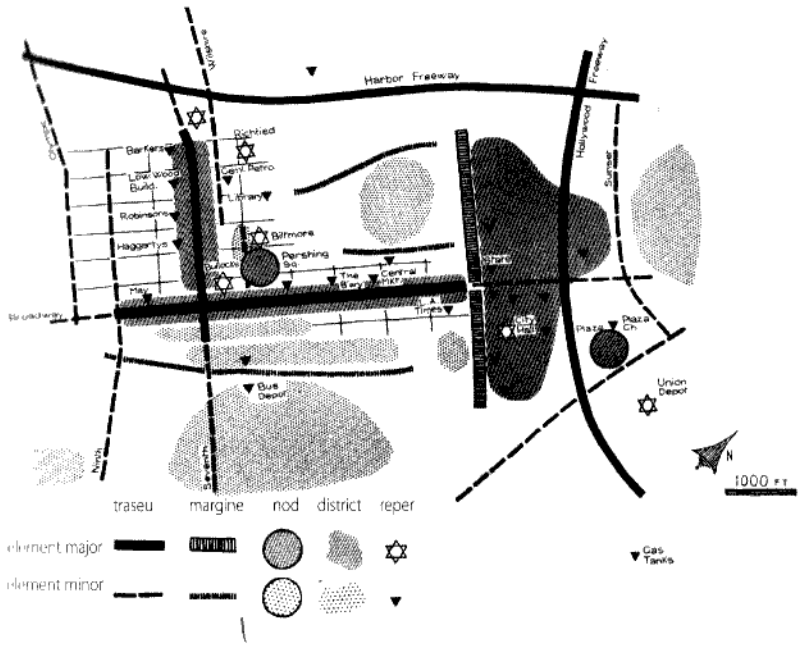


Figura 15. Los Angeles văzut dinspre vest

Figura 15

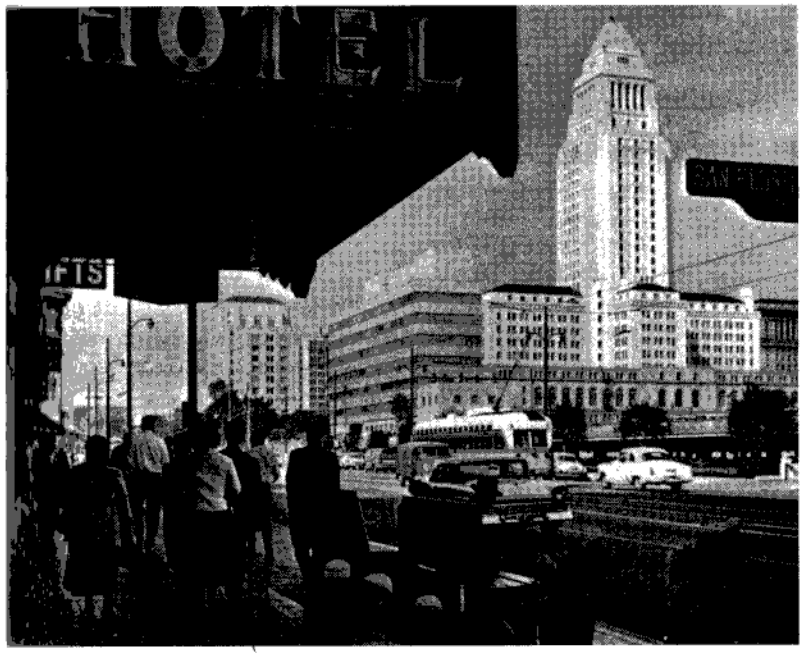
Fotografia aeriană prezentată susţine acest comentariu. Cu excepţia preocupării atente pentru amplasarea dotărilor industriale sau pentru silueta fundalului îndepărtat, centrul Los Angeles-ului nu se deosebeşte de centrele multor oraşe americane. Aceeaşi aglomerare de clădiri opace de birouri, aceeaşi ubicuitate a arterelor de trafic şi a spaţiilor de parcare. Cu toate acestea, hărţile asociate imaginii oraşului sunt mult mai dense decât cele ale Jersey City.

Structura esenţială a acestei imagini este punctul nodal al Pershing Square, care se află în unghiul în L format de două străzi comerciale, Broadway şi 7th Street, toate acestea în cadrul matricii generale a unei reţele de trasee. La capătul Broadway Avenue se află zona Civic Center şi, în plus, nodul de importanţă sentimentală al Plaza-Olvera Street. Lângă Broadway Avenue se află sectorul financiar de pe Spring Street, iar lângă acesta se află Skid Row (Main Street). Hollywood Freeway şi Harbor Freeway pot fi recunoscute ca limite ale celor două laturi ale literei L. Imaginea generală este remarcabilă prin terenurile neconstruite de la estul străzilor Main Street şi Los Angeles Street şi de la sudul 7th Street, cu excepţia extinderii realizate prin repetarea tramei. Zona centrală este amplasată într-un spaţiu neconstruit. Acest centru în forma literei L este punctat cu generozitate de o serie de repere recunoscute, dintre care cele mai importante sunt hotelurile Statler şi Biltmore, apoi, printre altele, Richfield Building, Public Library, magazinele universale Robinsons şi Bullocks, Federal Savings Building, auditoriul Philharmonic, City Hall şi Union Depot. Dintre acestea, doar două repere au fost descrise în detalii concrete: Richfield Building cea urâtă, neagră-aurie şi acoperişul piramidal al City Hall.

Figura 43, pag. 150

În afara zonei Civic Center, sectoarele uşor de recunoscut sunt fie de dimensiuni reduse şi liniare, limitate de marginile traseelor de circulaţie (cum ar fi zonele comerciale ale 7th Street şi Broadway Avenue, Transportation Row pe 6th Street, cartierul financiar de pe Spring Street şi Skid Row pe Main Street), fie relativ lipsite de vigoare: Bunker Hill, Little Tokyo. Civic Center Street este un sector mai puternic, având în vedere claritatea funcţională, mărimea,

Figura 16. Civic Center (Centrul Civic)



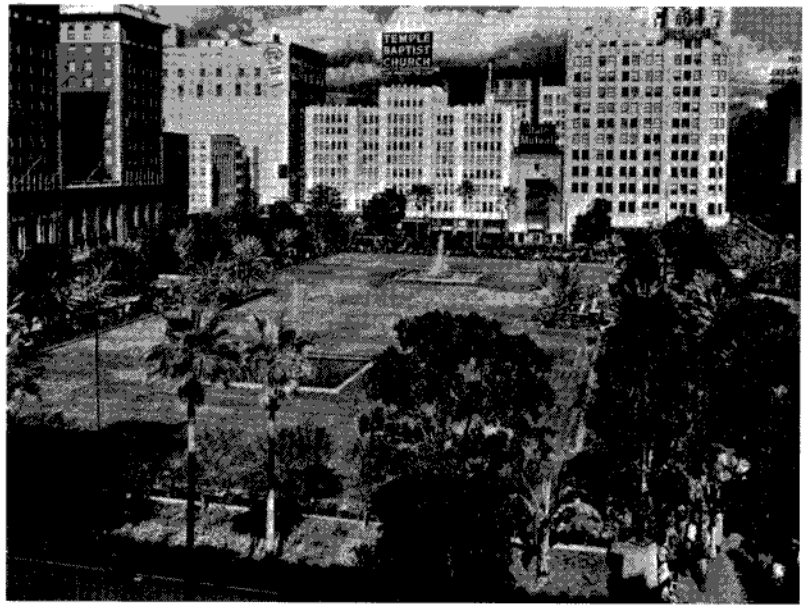


Figura 17. Pershing Square

deschiderea spațiilor, construcțiile noi și periferiile bine definite. Nu poate trece neobservat. Bunker Hill nu are o imagine la fel de puternică, în ciuda conotațiilor sale istorice, și foarte puțini au simțit că „nu se află în centru". Într-adevăr, este surprinzător cum centrul, dezvoltat în jurul acestui element topografic major, a reușit să-l anihileze din punct de vedere vizual.

Pershing Square este, invariabil, cel mai puternic element dintre toate: un spațiu deschis cu o amenajare peisagistică exotică în chiar „centrul centrului", revigorat prin folosirea sa ca forum politic în aer liber, ca loc pentru reuniuni religioase și loc de odihnă pentru vârstnici. Pe lângă nodul Plaza-Olvera Street (care presupune un alt spațiu deschis), Pershing Square a fost elementul cel mai clar descris, cu peluza sa centrală imaculată, mărginită în primul rând de bananieri, apoi de un inel format din rânduri de ziduri de piatră pe care stau în general bătrânii, apoi de străzi aglomerate și, în final, de limitele de vecinătate ale clădirilor centrului. Deși remarcabil, nu a fost întotdeauna perceput ca plăcut. Uneori subiecții și-au manifestat teama de persoanele excentrice și de bătrânii care frecventează acest loc; în alte cazuri, răspunsul a fost plin de patos, intensificat de modul în care aceste persoane sunt îngrădite de ziduri și ținute la distanță de iarba din centru. S-au făcut comparații defavorabile cu aspectul anterior, chiar dacă demodat, al Pershing Square: o pădurice cu bănci și alei aruncate ici și colo. Peluza din centru a fost percepută negativ nu numai prin modul în care îi respinge pe cei obișnuiți să stea pe băncile din jur, ci și pentru că face imposibilă traversarea spațiului, așa cum instinctiv ar face-o orice pieton. Totuși, imaginea este foarte ușor de identificat, invigorată de prezența unui reper dominant, masivul Biltmore Hotel maroniu-roșcat, care orientează în mod eficient direcția predominantă a Pershing Square.

Deși foarte important pentru imaginea orașului, Pershing Square pare cumva să plutească. O desparte doar o stradă de două străzi importante, 7th Street și Broadway Avenue, și mulți nu erau siguri de localizarea sa exactă, deși îi cunoșteau amplasamentul general. În călătoriile lor mentale, subiecții încercau să o localizeze din lateral când traversau străzile minore. Acest aspect pare legat de amplasamentul său în afara centrului și de tendința subiecților de a confunda diverse străzi, prezentată în continuare.

Broadway Avenue a fost probabil singurul traseu inconfundabil pentru toată lumea. Ca stradă principală originală, care constituie și cea mai mare concentrare comercială din centrul orașului, acest traseu este marcat de aglomerația de pe trotuare, de lungimea și continuitatea spațiilor comerciale, de intrările cinematografelor și de automobilele (sau după caz, autobuzele) care îl parcurg. Deși recunoscută ca centru, dacă așa ceva există, Broadway Avenue nu este zona comercială frecventată de majoritatea persoanelor din clasa mijlocie. Trotuarele sale sunt circulate de persoane aparținând minorităților etnice și populației sărace din cartierele din jurul zonei centrale. Subiecții intervievați consideră acest centru liniar ca fiindu-le străin, tind să îl evite, îl privesc cu mai multă sau mai puțină curiozitate sau teamă. Ei au făcut clar diferența de statut dintre publicul care frecventează Broadway Avenue și cel de pe 7th Street care, deși nu este o stradă de elită, măcar poate fi considerată o stradă comercială pentru clasa de mijloc.

În general, străzile transversale numerotate [est-vest, n. red.] sunt greu de diferențiat între ele, cu excepția străzilor 6, 7 și 1. Această confuzie de trasee apare în mod evident în interviuri. Deși într-o măsură mai mică, nici străzile principale [nord-sud, n. red.], denumite, nu sunt ușor de diferențiat. În special câteva din aceste străzi orientate nord-sud, Flower, Hope, Grand și Olive, care debușează toate în Bunker Hill, erau frecvent confundate între ele, ca și străzile numerotate.

Deși străzile din centru pot fi ușor confundate între ele, puțini subiecți au avut probleme legate de menținerea direcției pe un traseu. Capetele de perspectivă, ca de exemplu, Statler Hotel de pe 7th Street, biblioteca de pe Hope Street, Bunker Hill pe Grand Street și diferențele privind gradul de folosire sau intensitatea traficului pietonal între cele două părți ale străzii, ca de exemplu în cazul Broadway Avenue, par destul de frecvente încât să furnizeze elemente de diferențiere necesare orientării. De fapt, toate străzile sunt închise din punct de vedere vizual, în ciuda tramei regulate a zonei centrale, fie din cauza topografiei, a autostrăzilor sau a unor neregularități la nivelul tramei.

Figura 18. Broadway Avenue

Peste Hollywood Freeway se află unul dintre cele mai puternice elemente, centrul nodal al zonei, Plaza-Olvera Street. Descris foarte clar prin elemente ca forma, copacii bătrâni, băncile, oamenii locului, țiglele, străzile pavate cu bolovani de râu sau cărămidă, spațiile înguste, mărfurile comercializate și, bineînțeles, mirosul inconfundabil de lumânări și zaharicale, acest loc nu este doar foarte distinct din punct de vedere vizual, ci și singurul reper real al orașului care pare să genereze un atașament intens. *Figura 19*

Totuși, în cadrul aceleiași zone generale, între Union Depot și Civic Center, subiecții au avut mari dificultăți de orientare, motivate prin confuziile generate de o tramă stradală confuză care nu le permitea să localizeze străzile cunoscute în această zonă amorfă. Un exemplu este Alameda Street care virează în mod înșelător la stânga, în loc să fie paralelă cu străzile orientate nord-sud. Marele spațiu deschis al zonei din jurul Civic Center pare să fi șters trama inițială, înlocuind-o cu altceva. Autostrada este o barieră sub nivelul solului. Majoritatea subiecților care trebuiau să meargă de la Union Depot la Statler Hotel au întâmpinat cu o bucurie aproape sonoră deschiderea 1th Street. *Figura 20, pag. 40*

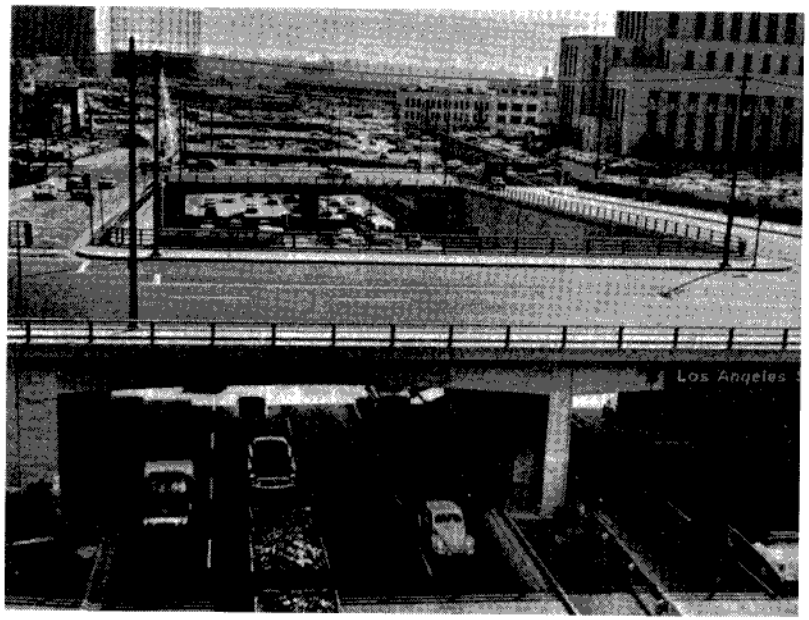
Figura 19. Plaza și intrarea spre Olvera Street

La solicitarea de a descrie sau de a numi un simbol al orașului ca întreg, subiecții au folosit câteva cuvinte standard: „risipit", „spațios", „amorf", „fără centre". Din răspunsurile lor, Los Angeles era un oraș greu de imaginat sau de conceptualizat ca întreg. O risipire fără limite, care poate avea și conotații plăcute – dacă ne referim la spațiul din jurul locuințelor – dar și neplăcute ca plictiseală, dezorientare: aceasta era imaginea comună majorității subiecților. Unul dintre ei spunea:

> „Este ca și cum te-ai duce undeva pe un drum lung și când ajungi vezi că, de fapt, acolo nu este nimic".

Existau, însă, dovezi că orientarea la scară regională nu era chiar atât de dificilă. Instrumentele de orientare regională includeau oceanul, munții și dealurile (pentru locuitorii mai în vârstă), zonele de vale, ca San Fernando și cartierele de mare anvergură ca Beverly Hills, sistemul de circulație format de autostrada majoră și bulevarde și, în final, întreaga metropolă (pentru locuitorii de vârstă medie), prin evidențierea condiției, stilului și tipurilor de structuri adecvate fiecărei perioade în diferitele inele succesive de creștere a orașului.

Figura 20. Hollywood Freeway



La scară medie, structura și identitatea păreau a fi problematice. Nu existau sectoare de scară medie, iar traseele erau confuze. Oamenii se plângeau că s-au rătăcit sau că erau foarte dependenți de indicatoarele stradale când se abăteau de la rutele lor obișnuite. La scară mică, existau ocazional locuri încărcate cu identitate și semnificație puternice: cabane montane, case pe plajă sau zone plantate cu vegetație bine diferențiată. Dar acest aspect nu era general, iar capacitatea sectoarelor de scară medie de a evoca imagini – un palier intermediar esențial al structurii – tinde să fie slab dezvoltată.

În aproape toate interviurile, atunci când subiecții descriau drumul de acasă spre locul de muncă se remarca o scădere progresivă a clarității impresiilor pe măsura apropierii de centru. Cele mai multe detalii despre pante și curbe, vegetație și oameni apăreau în descrierea locurilor de lângă casă, clar însuflețită de interesul și plăcerea vieții de zi cu zi. Pe măsura apropierii de centru, aceste imagini deveneau treptat mai șterse, mai abstracte și mai conceptuale. Zona din centru, ca în Jersey City, era practic o colecție de denumiri strict utilitare. Fără îndoială, aceasta se datora tensiunii crescânde legate de deplasarea cu automobilul pe arterele radiale majore, dar părea să persiste și după parcarea mașinii. În mod evident, în acest caz, și materialul vizual are o calitate mai slabă, la care contribuie poate și smogul din aceste zone.

De fapt, smogul și ceața au fost frecvent menționate ca suferință majoră a locuitorilor orașului. Aceste fenomene estompează culorile naturale, astfel că nuanța dominantă era descrisă ca albicioasă, gălbuie sau gri. Mai mulți conducători auto nevoiți să treacă prin centrul orașului relatau că evaluau condițiile de smog în fiecare dimineață în funcție de cât de vizibile erau balizele unor clădiri-turn îndepărtate ca Richfield Building sau City Hall.

Traficul auto și sistemul de autostrăzi au constituit teme dominante ale interviurilor. Aceasta era experiența de zi cu zi, lupta de zi cu zi – uneori captivantă, dar de regulă tensionată și obositoare. Detaliile de călătorie erau pline de referiri la semafoare și indicatoare, intersecții și probleme legate de schimbarea direcției. Pe autostrăzi, deciziile trebuiau luate în avans, cele mai curente fiind acelea legate de schimbarea benzii. Experiențele au fost asemănătoare

Figura 20

raftingului, cu acelaşi entuziasm şi aceleaşi tensiuni, cu acelaşi efort constant de autocontrol. Mulţi subiecţi au declarat că le este teamă să conducă prima oară pe o rută nouă. Au existat referiri frecvente la depăşiri, la amuzamentul traversării marilor intersecţii de autostrăzi, la senzaţiile chinestezice de coborâre, virare, urcare. Pentru unele persoane, conducerea maşinii era o provocare, un joc de-a viteza.

Pe aceste drumuri rapide, topografia majoră poate fi percepută. Unul dintre subiecţi declara că trecerea peste un deal înalt în fiecare dimineaţă marca pentru el jumătatea călătoriei şi îi dădea substanţă. Un altul remarca extinderea oraşului prin trasarea noilor drumuri, ceea ce a provocat o schimbare majoră a concepţiei privind relaţia dintre elemente la scara oraşului. Unii subiecţi au adus în discuţie plăcerea de a privi peisajul din anumite puncte înalte ale autostrăzii, în contrast cu monotonia resimţită pe drumurile în debleu. Pe de altă parte, ca şi în Boston, aceşti şoferi păreau să aibă dificultăţi în localizarea autostrăzii, în încercarea de a o lega mintal de restul structurii oraşului. A fost semnalată o experienţă comună a unei dezorientări de moment la unele din ieşirile de pe autostradă.

O altă temă frecventă a fost cea a vechimii relative. Poate mai ales pentru că mare parte din ambient este nou sau în schimbare, un ataşament aproape patologic faţă de tot ceea ce a supravieţuit revoluţiei schimbării este foarte răspândit. Astfel, micul nod al Plaza-Olvera Street sau chiar hotelurile părăginite de pe Bunker Hill au captat atenţia multor subiecţi. Din aceste câteva interviuri transpare impresia că există aici un ataşament afectiv faţă de ceea ce este vechi mai puternic decât în conservatorul Boston.

În Los Angeles şi Jersey City locuitorii se bucură de flori şi vegetaţie, cu care se pot mândri într-adevăr multe zone rezidenţiale ale oraşului. În descrierile primelor minute ale drumului dintre casă şi locul de muncă erau frecvent menţionate imagini puternice cu flori şi copaci. Chiar şi cei ce făceau acest drum în mare viteză cu maşina observau aceste detalii urbane şi se bucurau de ele.

Aceste observaţii nu se aplicau, însă, ariei efectiv studiate. Centrul Los Angeles-ului este departe de haosul vizual din Jersey City şi include un număr relativ mare de clădiri-reper. Totuşi, fără a lua în consideraţie reţeaua conceptuală şi relativ nediferenţiată, era greu

de organizat sau de înţeles ca întreg. Nu avea simboluri generale puternice. Pentru acest grup de subiecţi din clasa de mijloc, cele mai intense imagini, Broadway Avenue şi Pershing Square, erau oarecum străine sau chiar ameninţătoare. Niciunul dintre ei nu a descris aceste imagini ca fiind plăcute sau frumoase. Mica şi neglijata Plaza şi unele funcţiuni comerciale sau de agrement simbolizate prin reperele din susul 7th Street erau singurele elemente care făceau obiectul afecţiunii celor intervievaţi. Unul dintre subiecţi a exprimat această idee afirmând că vechea Plaza, la un capăt al oraşului şi noul Wilshire Boulevard, la celălalt capăt, sunt singurele elemente cu personalitate la care se poate rezuma Los Angeles. Acestei imagini îi lipseau personalitatea, stabilitatea şi caracterul agreabil atât de uşor recognoscibile în cazul centrului Bostonului.

TEME COMUNE

Prin compararea acestor trei oraşe (dacă admitem că se poate face aşa ceva pe eşantioane atât de mici) observăm, aşa cum ne puteam aştepta, că oamenii se adaptează mediului în care trăiesc şi că îşi extrag structura şi identitatea din elementele ce le sunt la îndemână. Tipurile de elemente care concurează la formarea imaginii oraşului, calităţile care le fac puternice sau slabe par comparabile între cele trei oraşe, deşi proporţia tipurilor de elemente poate varia. În aceste medii fizic diferite, se pot remarca, însă, şi diferenţe între nivelurile de orientare şi de satisfacţie.

Printre altele, testele au indicat cu claritate semnificaţia spaţiului şi amploarea panoramei. Caracterul dominant al falezei Charles River în Boston se bazează pe amploarea panoramei pe care aceasta o oferă la intrarea în oraş. În acelaşi timp, faleza facilitează percepţia globală a mai multor elemente ale oraşului, a relaţiilor dintre ele sau clarificarea poziţiei unui element faţă de întreg. Deschiderea spaţială a Civic Center din Los Angeles a mai fost menţionată; subiecţii din Jersey City descriau priveliştea siluetei Manhattanului care li se dezvăluia pe măsură ce coborau Palisades.

Figura 4, pag. 20

În mai multe cazuri a fost observată emoţia provocată de apariţia neaşteptată a unei belvederi. Ar fi posibil, oare, în oraşele noastre, să facem din experienţa panoramică o temă comună pentru miile de locuitori care călătoresc zilnic? O vedere panoramică va expune

uneori haosul sau va exprima sentimentul singurătății anonimului, dar o panoramă bine gestionată poate fi o sursă de satisfacție la scară urbană.

Chiar și spațiile brute sau amorfe pot fi remarcabile, poate nu întotdeauna și agreabile. Mulți din cei intervievați consideră spațiile libere și excavațiile din Dewey Square în Boston un peisaj frapant. Fără îndoială, acest comentariu trebuie judecat prin contrast cu spațiile urbane de obicei compacte. Dar când spațiul are și o oarecare formă, așa cum poate fi observat de-a lungul Charles River sau pe Commonwealth Avenue, în Pershing Square, Louisburg Square și, într-o oarecare măsură, în Copley Square, impactul este mult mai puternic: trăsătura aceasta devine memorabilă. Dacă Scollay Square din Boston sau Journal Square din Jersey City ar avea o identitate spațială pe măsura importanței lor funcționale, ar putea deveni adevărate trăsături cheie ale orașelor respective.

Elementele peisagistice ale unui oraș, vegetația sau apa, au fost adesea menționate cu atenție și plăcere. Subiecții din Jersey City erau foarte conștienți de puținele oaze de verdeață din împrejurimi; cei din Los Angeles își opreau adesea firul descrierii pentru a detalia varietatea exotică a vegetației locale. Câțiva dintre ei povesteau că zilnic își modificau traseul, lungind drumul spre locul de muncă pentru plăcerea de a trece prin anumite plantații, parcuri sau pe lângă anumite ape. Reproducem în continuare un pasaj deloc neobișnuit din descrierea unei călătorii prin Los Angeles:

> „Treci peste Sunset, dincolo de un părculeț – nu știu cum se numește. Este foarte frumos și – oh – jacaranda tocmai înflorește. O casă aflată dincolo de următoarea intersecție are jacaranda în curte. Mergi apoi în jos spre Canyon și acolo sunt tot felul de palmieri: înalți și pitici; și apoi continui să cobori spre parc".

Los Angeles, cuprins de febra automobilului, oferă, de asemenea, cele mai clare exemple de răspunsuri la întrebări legate de sistemul de trasee, de modul în care acesta este organizat, de relația sa cu alte elemente urbane, de caracteristicile sale interne spațiale, vizuale și motrice. Dar și dominanța vizuală a traseelor și influența lor decisivă ca rețea prin intermediul căreia majoritatea locuitorilor ia contact cu împrejurimile este, de asemenea, amplu dezvoltată în interviurile din Boston și Jersey City.

La fel de evidentă este referința constantă la statutul socio-economic: evitarea Broadway Avenue, frecventat de „clasa de jos" în Los Angeles, recunoașterea Bergen Section din Jersey City ca aparținând „clasei de sus" sau inconfundabila separare a Beacon Hill din Boston în două părți distincte.

Interviurile au adus în discuție un alt răspuns generalizat la modul în care scena fizică simbolizează trecerea timpului. Interviurile de la Boston conțineau multe referiri la contrastul dintre nou și vechi: „noua" Artery traversând „vechiul" cartier al pieței; noua biserică catolică între clădirile vechi de pe Arch Street; vechea (întunecată, ornamentată, joasă) siluetă a Trinity Church contrastând cu noua John Hancock Building (luminată, simplă, înaltă) și așa mai departe. Într-adevăr, descrierile păreau adesea răspunsuri la contrastul din scena urbană: contraste spațiale, contraste de statut, de folosință, de vechime relativă sau comparații privind curățenia sau peisajul. Elementele și atributele deveneau remarcabile prin poziționarea lor în cadrul întregului.

În Los Angeles există impresia că fluiditatea ambientului și absența elementelor fizice care îl ancorează în trecut sunt provocatoare și deranjante. Multe descrieri ale locului realizate de rezidenți stabili, tineri sau bătrâni, aduceau în discuție fantomele a ceea ce fusese acolo înainte. Schimbările, ca cele provocate de sistemul de autostrăzi, au lăsat urme în imaginea mentală. Intervievatorul remarca:

> „Pare să existe o amărăciune nostalgică printre localnici care s-ar putea numi resentiment față de multele schimbări sau doar inabilitate de reorientare suficient de rapidă pentru a ține pasul cu ele".

Comentarii generale ca acestea sunt evidente la o lectură a materialului rezultat din interviuri. Este posibil, totuși, ca cele două interviuri și studii de teren să fie analizate mai sistematic, constituind, astfel, o sursă de a afla mai multe lucruri despre caracterul și structura imaginii urbane. Aceasta va fi misiunea următorului capitol.

Capitolul III. Imaginea oraşului şi elementele acesteia

S-ar putea spune că pentru fiecare oraş există o imagine publică compusă prin suprapunerea mai multor imagini individuale. Sau poate există o serie de imagini publice, fiecare susţinută de câte un număr important de locuitori. Astfel de imagini de grup sunt necesare unui individ pentru a opera cu succes în ambientul său şi pentru a coopera cu cei din jur. Fiecare imagine individuală este unică, conţinutul său este rareori sau niciodată comunicat, şi totuşi oferă o imagine publică aproximativă care, în funcţie de ambient, este mai mult sau mai puţin convingătoare, mai mult sau mai puţin împărtăşită.

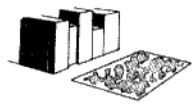
Această analiză se limitează la efectele obiectelor fizice, perceptibile. Există şi alte influenţe asupra capacităţii de a evoca imagini, cum ar fi semnificaţia socială a unei zone, funcţia sa, istoria sa sau chiar numele său. Acestea vor fi trecute cu vederea, pentru că obiectivul este acela de a descoperi rolul formei. Este de la sine înţeles că în procesul de proiectare actual forma ar trebui folosită pentru a întări semnificaţia, nu pentru a o nega.

Conţinutul imaginilor oraşelor studiate până acum, care se referă la forme fizice, poate fi clasificat în mod convenabil în cinci tipuri de elemente: trasee, limite[I], sectoare[II], noduri şi repere.

Aceste elemente pot fi aplicate, într-adevăr, în mod generalizat, deoarece par să se regăsească în multe tipuri de imagini ale ambientului, aşa cum se poate vedea prin referinţă la Anexa A. Ele pot fi definite după cum urmează:

1. *Traseele.* Traseele sunt canale prin care observatorul circulă în mod obişnuit, ocazional sau potenţial. Pot fi străzi, poteci, linii de tranzit, canale, căi ferate. Pentru mulţi traseele reprezintă elementele predominante ale imaginii lor. Locuitorii observă oraşul în timp ce se deplasează pe aceste trasee, iar celelalte elemente ale ambientului sunt organizate şi relaţionate de-a lungul lor.

2. *Limite.* Limitele sunt elemente liniare, nefolosite ca trasee sau considerate astfel de către observator. Sunt plasate între două faze, fisuri liniare în continuitate: maluri, debleuri de cale ferată, periferii ale unor zone, ziduri. Ele reprezintă mai degrabă referinţe laterale decât axe de coordonate. Astfel de limite pot fi barierele, mai mult sau mai puţin penetrabile, care izolează o zonă de alta; pot fi îmbinări, linii de-a lungul cărora se unesc şi relaţionează două regiuni. Aceste elemente, poate nu la fel de dominante ca traseele, constituie pentru mulţi elemente specifice de organizare, în special prin rolul lor de liant al unor zone cuprinzând diferite forme de utilizare a terenului (de exemplu, definirea conturului unui oraş de către o apă sau un zid).



3. *Sectoarele.* Sectoarele sunt secţiuni ale oraşului, de dimensiuni medii până la mari, dezvoltate în două dimensiuni, în interiorul cărora observatorul pătrunde la nivel mental, şi care pot fi recunoscute ca având un caracter comun, o identitate. Întotdeauna identificabile dinspre interior, sectoarele pot fi utilizate şi ca referinţă exterioară atunci când sunt vizibile din afară. Majoritatea oamenilor îşi structurează oraşul în acest mod, până la un punct, când intervin diferenţele individuale de apreciere a traseelor sau cartierelor ca elemente dominante. Această abordare pare să depindă nu numai de individ, ci şi de oraşul analizat.

4. *Nodurile.* Nodurile sunt puncte, locuri strategice ale unui oraş în care observatorul poate intra, poli intensivi către şi din care acesta călătoreşte. Ele pot fi în primul rând zone de legătură, de pauză în transport, o intersecţie sau o convergenţă de trasee, momente de schimbare, de trecere de la o structură la alta. Sau pot fi pur şi simplu concentrări care devin importante prin condensarea unui anume caracter funcţional sau fizic, cum ar fi, de exemplu,

un punct de întâlnire la colţ de stradă sau un scuar închis. Unele dintre aceste noduri de concentrare constituie centrul şi chintesenţa unui sector asupra căruia influenţa lor se face simţită şi pentru care pot fi considerate un simbol. Nodurile pot fi considerate nuclee esenţiale pentru un sector. Multe noduri, preiau desigur, deopotrivă, din trăsăturile zonelor de legătură şi concentrărilor. Conceptul de nod este legat de conceptul de traseu, având în vedere că joncţiunile presupun, în general, convergenţa unor trasee, evenimente pe parcursul călătoriei. Conceptul de nod este legat, în mod similar, de conceptul de sector, deoarece nucleele sunt, de obicei, polii intensivi ai sectoarelor, centrele lor polarizatoare. În orice caz, în aproape orice imagine pot fi găsite puncte nodale şi, în unele cazuri, pot constitui trăsătura dominantă.

5. Repere. Reperele sunt un alt tip de referinţă punctuală, dar în acest caz externe, observatorul nu pătrunde la interiorul lor. Ele sunt de obicei un obiect fizic definit relativ simplu: o clădire, un semn, un magazin sau un munte. Utilizarea lor ca repere presupune extragerea unui singur element dintr-o multitudine de posibilităţi. Unele repere sunt îndepărtate, în general vizibile din multe unghiuri şi de la diferite distanţe, deasupra altor elemente mai mici, şi folosite ca referinţe radiale. Reperele se pot afla în oraş sau la o oarecare distanţă astfel încât, oricare ar fi scopul practic, ele simbolizează o direcţie constantă. Este cazul turnurilor izolate, cupolelor strălucitoare, dealurilor înalte. Poate fi folosit ca reper chiar şi un punct mobil, cum este soarele, a cărui mişcare este suficient de înceată şi regulată. Alte repere sunt locale, în primul rând, fiind vizibile numai din anumite amplasamente şi de la anumite distanţe. Acestea sunt nenumăratele semne, vitrine de magazin, copaci, mânere de uşi şi alte detalii urbane care completează imaginea celor mai mulţi dintre observatori. Sunt folosite frecvent drept indicii de identificare şi chiar de structurare, iar oamenii par a se bizui pe ele din ce în ce mai mult pe măsură ce o călătorie devine mai familiară.

În mod ocazional, imaginea unei anumite realităţi fizice îşi poate schimba tipologia în funcţie de diferitele circumstanţe în care este privită. Astfel, o autostradă de mare viteză poate fi traseu pentru un şofer, dar şi limită pentru un pieton. În mod similar, în cazul unui oraş de scară medie, o zonă centrală poate fi sector sau cartier, dar şi nod, când avem în vedere o zonă metropolitană în

totalitatea ei. Categoriile par, însă, să aibă stabilitate pentru un anumit observator când operează la un nivel dat.

Niciunul dintre tipurile de elemente descrise individual mai sus nu există izolat în realitate. Sectoarele şi cartierele au în structura lor noduri, sunt definite de limite, sunt penetrate de trasee şi presărate cu repere. În mod normal elementele se suprapun şi se întrepătrund. Dacă această analiză începe prin diferenţierea informaţiilor şi gruparea lor în categorii, va trebui să se încheie prin reintegrarea lor în imaginea globală. Studiile noastre au furnizat multe informaţii privind caracterul vizual al tipurilor de elemente. Acestea vor fi prezentate în continuare. Din păcate, acest studiu a permis într-o măsură mai redusă evidenţierea relaţiilor dintre elemente, cunoaşterea nivelurilor, calităţilor şi modului de dezvoltare al imaginilor. Aceste ultime teme vor fi tratate în finalul capitolului.

Traseele

Pentru cei mai mulţi dintre intervievaţi, traseele au fost elementele predominante ale oraşului, deşi importanţa lor a variat în funcţie de gradul de familiarizare cu oraşul. Persoanele care cunoşteau mai puţin oraşul Boston au perceput oraşul mai mult în termeni de topografie, regiuni mari, caracteristici generale şi relaţii direcţionale de amploare. Subiecţii care cunoşteau mai bine oraşul stăpâneau, în general, o parte a structurii traseelor; ei gândeau mai mult în termenii traseelor specifice şi ai relaţiilor dintre acestea. La subiecţii care cunoşteau cel mai bine oraşul a apărut şi tendinţa de a se baza mai mult pe mici repere şi mai puţin pe regiuni sau trasee.

Nu trebuie subestimată latura potenţial teatrală a identificării sistemului de autostrăzi. Unul dintre subiecţii din Jersey City, care nu considera importantă descrierea împrejurimilor locuinţei sale, s-a însufleţit brusc când a trebuit să descrie Holland Tunnel. Alt subiect i-a împărtăşit interesul:

> „Dacă traversezi Baldwin Avenue, ai în faţă întreg New York-ul, impresionantele Palisades[III]... şi ţi se deschide în faţă panorama zonei joase a Jersey City... cobori dealul şi ştii că acolo este tunelul, este râul Hudson şi tot restul... Privesc mereu spre dreapta să văd Statuia Libertăţii... Apoi mă uit întotdeauna în sus să văd Empire State Building, să văd cum este vremea... Mă simt chiar fericită că merg într-un loc, îmi place să văd locuri".

Anumite trasee pot deveni caracteristici importante în multe moduri. Călătoriile obișnuite au, desigur, influențe puternice, astfel încât căile majore de acces, cum ar fi străzile Boylston, Storrow Drive sau Tremont din Boston, Hudson Boulevard în Jersey City sau autostrăzile din Los Angeles devin elemente cheie ale imaginii. Obstacolele din trafic, care adesea complică structura, o pot clarifica în unele situații prin concentrarea fluxului de traversare pe mai puține canale, care devin astfel conceptual dominante. Beacon Hill, care funcționează ca un imens giratoriu, crește importanța străzilor Cambridge și Charles; Public Garden întărește Beacon Street. Charles River, prin restricționarea traficul ce-l traversează pe câteva poduri ușor de identificat prin formele lor individuale diferențiate, clarifică în mod cert structura traseelor. În mod asemănător, în Jersey City, Palisades concentrează atenția asupra celor trei străzi care le traversează.

Figura 15, pag. 77

Concentrarea unor utilizări sau activități speciale pe o stradă poate genera un interes major pentru un observator. Washington Street este exemplul cel mai elocvent pentru Boston: subiecții o asociază masiv cu magazinele și teatrele. Unii extind aceste caracteristici la alte zone ale străzii Washington care sunt destul de diferite (de exemplu, lângă State Street); mulți subiecți păreau să nu știe că Washington Street continuă și dincolo de segmentul de loisir și credeau că se termină lângă străzile Essex sau Stuart. Los Angeles are multe exemple – Broadway Avenue, Spring Street, Skid Row, 7th Street – unde concentrarea de utilizare este destul de mare încât să creeze sectoare liniare. Oamenii au părut a fi sensibili la variațiile volumului de activități și s-au orientat în mare măsură urmând fluxul pietonal sau al traficului. Broadway din Los Angeles a fost recunoscută după aglomerația pietonală și de mașini; Washington Street din Boston a fost marcată de „torentele" de pietoni. Și alte tipuri de activități la nivelul solului au părut să asigure memorarea unor locuri, cum ar fi șantierul de construcții de lângă South Station sau agitația piețelor agroalimentare.

Figura 18, pag. 38

Calități spațiale caracteristice au permis întărirea imaginii anumitor trasee. În cel mai simplu sens, străzile de dimensiuni extreme, prea largi sau prea înguste, au atras atenția. Cambridge Street, Commonwealth Avenue și Atlantic Avenue sunt bine cunoscute în Boston și toate se disting prin lățimea lor. Calitățile spațiale ale străzilor largi sau înguste își datorează parțial importanța asocierii uzuale a străzilor principale cu lărgimea și a străzilor secundare cu

îngustimea. Căutarea străzii „principale" (adică largi) și încrederea pe care o inspiră devin automatisme; în Boston configurația reală susține această presupunere. Îngusta Washington Street este excepția de la această regulă și, în acest caz, contrastul este atât de puternic în direcția opusă, îngustimea străzii fiind accentuată de clădirile înalte și de mulțimea de pietoni, încât reversul a devenit reperul de identificare. Unele dintre dificultățile de orientare în sectorul financiar din Boston sau caracterul anonim al tramei stradale din Los Angeles se pot datora acestei absențe a dominantei spațiale.

Caracteristicile speciale ale fațadelor au fost, de asemenea, importante pentru identitatea traseelor. Beacon Street și Commonwealth Avenue se diferențiază, în parte, și prin fațadele clădirilor care le bordează. Textura pavajului a părut a fi mai puțin importantă, cu excepția unor cazuri speciale ca Olvera Street din Los Angeles. Detaliile de plantare au părut, de asemenea, relativ neimportante, dar o plantare masivă, ca cea de pe Commonwealth Avenue, poate întări în mod foarte eficient imaginea unui traseu.

Figura 21, pag. 53

Proximitatea față de unele elemente speciale ale orașului poate, de asemenea, să dea un plus de importanță unui traseu. În acest caz, traseul va acționa pe plan secundar ca o limită. Atlantic Avenue își datorează mare parte din importanță relației cu docurile și portul, iar Storrow Drive amplasării sale de-a lungul râului Charles. Străzile Arlington și Tremont se distingeau prin aceea că una din benzi se afla de-a lungul unui parc, iar Cambridge Street a căpătat claritate din relația sa de vecinătate cu Beacon Hill. Alte calități care au contribuit la creșterea importanței unor trasee cu sens unic au fost expunerea vizuală a traseului însuși sau vizibilitatea de pe traseu a altor părți ale orașului. Central Artery a fost notabilă parțial prin vizibilitatea sa accentuată de faptul că traversează orașul la înălțime. Podurile de peste Charles River erau și ele vizibile de la distanțe mari, dar autostrăzile de la periferia centrului orașului Los Angeles erau ascunse vederii de taluzuri (de rambleu/debleu) plantate. Unii subiecți pasionați de automobil vorbeau ca și cum aceste autostrăzi nu ar fi existat. Pe de altă parte, șoferii au menționat că deveneau mai atenți când o autostradă ieșea din debleu și se deschidea o perspectivă largă.

Figura 7, pag. 24

Figura 20, pag. 40

În mod ocazional, traseele erau importante mai ales din rațiuni structurale. Massachusetts Avenue era o structură aproape pură

pentru majoritatea subiecților, incapabili să o descrie. Totuși, prin relația sa cu mai multe străzi derutante pe care le intersectează, a devenit un element major al orașului Boston. Majoritatea traseelor din Jersey City par să fi avut acest caracter pur structural.

Când traseele majore erau lipsite de identitate sau puteau fi ușor confundate între ele, suferea întreaga imagine a orașului. În Boston pot fi confundate Tremont Street și Shawmut Avenue, iar în Los Angeles, Olive Street, Hope Street și Hill Street. Podul Longfellow din Boston era frecvent confundat cu barajul peste Charles River, poate pentru că pe ambele se află linii de tranzit și ambele se termină în giratorii. Această confuzie a creat probleme reale sistemului rutier și subteran al orașului. Multe din traseele din Jersey City au fost dificil de găsit în realitate și în memorie.

Este o necesitate funcțională evidentă aceea ca traseele, odată identificabile, să aibă și continuitate. Oamenii intervievați erau dependenți frecvent de acest aspect. Calea ferată sau patul drumului trebuie să aibe un traseu clar; continuitatea celorlalte caracteristici este mai puțin importantă. Traseele cu o continuitate satisfăcătoare a căii de circulație au fost selectate ca fiind de încredere într-un mediu ca Jersey City. Ele pot fi parcurse de un străin, chiar dacă uneori cu dificultate. Subiecții au generalizat frecvent faptul că de-a lungul unei căi continue și alte tipuri de caracteristici sunt continue, în ciuda schimbărilor curente.

Dar și alte elemente de continuitate au fost considerate importante. Când prospectul străzii se schimba, așa cum se întâmpla cu Cambridge Street la Bowdoin Square, sau când continuitatea spațială era întreruptă, ca în cazul debușării Washington Street în Dock Square, subiecții au avut dificultăți în aprecierea continuității aceluiași traseu. La celălalt capăt al Washington Street, o schimbare bruscă a folosinței clădirilor poate explica parțial faptul că subiecții nu au perceput continuarea Washington Street dincolo de Kneeland Street în South End.

Exemple de caracteristici care asigură continuitatea unui traseu sunt spațiile plantate și fațadele de pe Commonwealth Avenue sau tipurile de clădiri și aliniamente de-a lungul Hudson Boulevard. Numele străzilor joacă, de asemenea, un rol important. Beacon Street se află în primul rând în Back Bay, dar se leagă de Beacon Hill prin nume. Continuitatea numelui Washington Street oferea locuitorilor un indiciu despre cum pot parcurge South End chiar

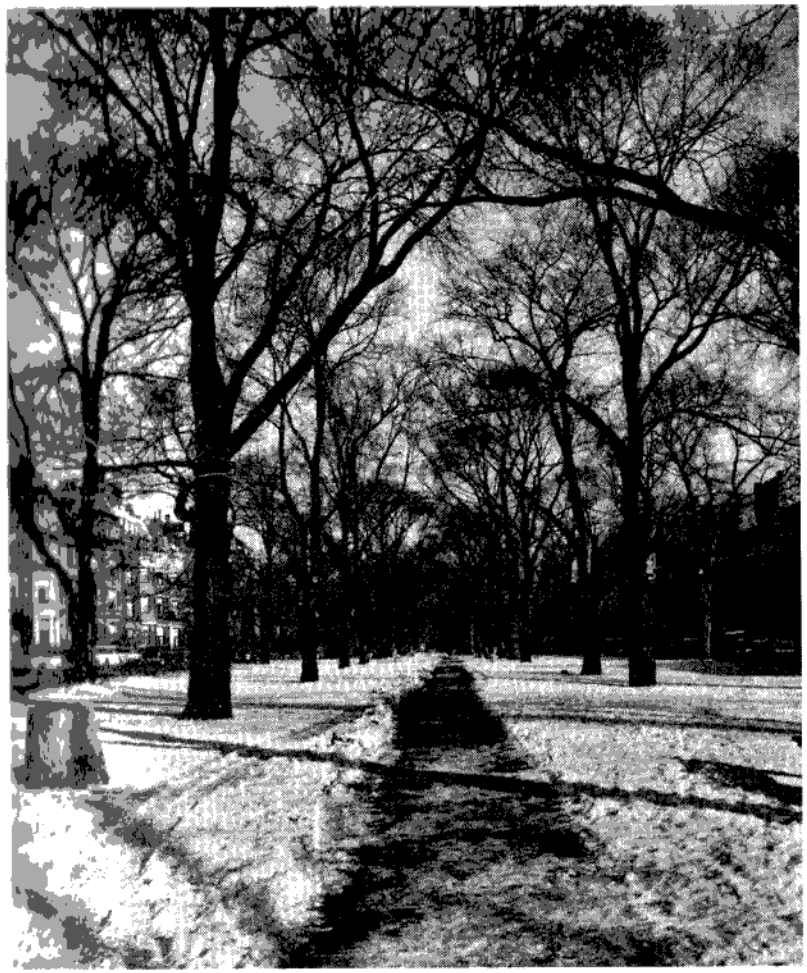


Figura 21. Commonwealth Avenue

dacă nu cunoșteau zona. O stradă care, după nume, continuă până în inima orașului și chiar mai departe, oferă un sentiment plăcut de familiaritate. Un exemplu contrar este atenția acordată începuturilor oarecare ale Wilshire Boulevard și Sunset Boulevard din zona centrală a orașului Los Angeles, datorată identității lor speciale în zone lor mai îndepărtate. Pe de altă parte, traseul care bordează portul din Boston a fost uneori fragmentat pur și simplu din cauza schimbărilor de nume pe care le-a suferit: Causeway Street, Commercial Street și Atlantic Avenue.

Traseele pot fi nu doar identificabile şi continue, dar pot avea şi o calitate direcţională: o direcţie de-a lungul axului se poate distinge uşor de opusul său. Aceasta se poate realiza printr-un gradient, o schimbare obişnuită a unei anumite trăsături, care se cumulează pe o singură direcţie. Mult mai bine percepuţi au fost gradienţii topografici: pantele străzilor în Boston, mai ales pe Cambridge Street, Beacon Street şi Beacon Hill. Un gradient de intensitate funcţională, cum este acela al apropierii de Washington Street, a fost, de asemenea, menţionat sau, la scară regională, gradientul vechimii pe măsura apropierii de centrul Los Angeles pe autostradă. În ambientul relativ gri al Jersey City există două exemple de gradienţi în ceea ce priveşte starea relativă a imobilelor.

O curbă prelungită este, de asemenea, un gradient, o schimbare constantă a direcţiei de mişcare. În multe cazuri, această schimbare nu a fost percepută chinestezic: singurele menţiuni privind percepţia senzorială a mişcării în curbă se refereau la metroul din Boston sau la unele porţiuni ale autostrăzilor din Los Angeles. Când erau menţionate în interviuri, curbele străzilor păreau a fi legate în primul rând de indicii vizuale. De exemplu, virajul de pe Charles Street la Beacon Hill a fost simţit pentru că pereţii apropiaţi ai clădirilor au înălţat percepţia vizuală a curburii.

Subiecţii au avut tendinţa de a se gândi la destinaţia şi originea traseelor: au vrut să afle de unde încep traseele şi încotro se îndreaptă. Traseele cu origini şi destinaţii clare şi bine cunoscute au avut identităţi mai puternice, au contribuit la închegarea oraşului şi au oferit observatorului care le parcurge o bună percepţie a direcţiilor. De exemplu, unii subiecţi s-au gândit la destinaţii generale ale traseelor, la o anumită parte a oraşului, în timp ce alţii s-au gândit la locuri specifice. O persoană care a avut pretenţii mari legate de inteligibilitatea ambientului urban, a fost derutată la vederea unor şine de cale ferată, necunoscând destinaţia trenurilor care le foloseau.

Cambridge Street din Boston are puncte terminale clare, strategice: giratoriul de pe Charles Street şi Scollay Square. Alte străzi pot avea doar un singur punct terminal bine definit: pentru Commonwealth Avenue, acest punct este Public Garden, iar pentru Federal Street acesta este Post Office Square. Pe de altă parte, capătul nedefinit al Washington Street – perceput de mulţi spre State Street, Dock Square, Haymarket Square sau chiar North Station (de

fapt, în mod formal, ajunge la podul Charlestown) – i-au diminuat rolul potenţial de trăsătură importantă. În Jersey City, convergenţa niciodată realizată a celor trei străzi care traversează Palisades şi coborârea lor nedefinită a fost foarte derutantă.

Acelaşi tip de diferenţiere de la un capăt la altul pe care o oferă tronsoanele finale ale străzilor poate fi creat şi de alte elemente vizibile în apropierea capătului, real sau aparent, al unui traseu. Este cazul Boston Common situat în apropierea unui din capetele Charles Street sau al State House pentru Beacon Street. Aparenta închidere vizuală a 7th Street din Los Angeles prin Statler Hotel şi a Washington Street din Boston prin Old South Meeting House au avut acelaşi efect. Ambele diferenţieri sunt realizate printr-o uşoară schimbare a direcţiei traseului, prin interpunerea unei clădiri importante pe axa vizuală. Elementele despre care se ştie că se află pe o anumită parte a unui traseu conferă, de asemenea, un sens direcţiei: Symphony Hall de pe Massachusetts Avenue şi Boston Common de pe Tremont Street susţin această afirmaţie. În Los Angeles, chiar şi relativa concentrare a pietonilor pe partea vestică a Broadway a fost folosită pentru aprecierea direcţia de deplasare.

Figura 32, pag. 80

Figura 18, pag. 38

Odată ce un traseu capătă o caracteristică direcţională, el poate avea, în continuare, atributul de a fi scalat: observatorul îşi poate percepe poziţia pe întreaga lungime a traseului, poate înţelege ce distanţă a parcurs sau cât mai are de parcurs. Acele caracteristici care facilitează scalarea, oferă de obicei, bineînţeles, şi o percepţie a direcţiei, în afara simplei metode de a număra intersecţiile, care este non-direcţională, dar poate fi utilizată pentru a calcula distanţele. Mulţi dintre subiecţi, nu toţi, au menţionat acest ultim indiciu. Această metodă a fost utilizată frecvent în cazul tramei regulate a oraşului Los Angeles.

Cel mai frecvent, scalarea a fost realizată printr-o secvenţă de repere sau noduri cunoscute aflate pe traseu. Marcarea regiunilor identificabile în funcţie de intrarea sau ieşirea unui traseu în/din acestea a constituit, de asemenea, un mod coerent de stabilire a direcţiei sau scării traseului. Intrarea Charles Street în Beacon Hill dinspre Boston Common sau a Summer Street în sectorul specializat pe încălţăminte şi pielărie spre South Station sunt exemple privind acest efect.

Dacă un traseu are o caracteristică direcţională, ne putem întreba dacă este aliniat, adică dacă direcţia sa poate servi ca referinţă

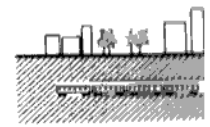
pentru un sistem mai amplu. În Boston există multe exemple de trasee nealiniate. O cauză comună a fost curba subtilă, înşelătoare. Majoritatea subiecţilor nu au observat curba traseului Massachusetts Avenue din dreptul Falmouth Street, ceea ce le-a creat confuzii majore la nivelul întregii hărţi a oraşului. Aceştia au considerat că traseul Massachusetts Avenue este drept, au perceput intersecţiile în unghi drept cu un număr mare de străzi şi au presupus că aceste străzi sunt paralele. Boylston Street şi Tremont Street erau dificile de memorat pentru că, prin câteva mici schimbări, au ajuns de la aproape paralele la aproape perpendiculare. Atlantic Avenue are un traseu neclar pentru că este compusă din două curbe lungi şi o tangentă lungă în linie dreaptă, un traseu care îşi inversează complet direcţia, dar care este drept pe secţiunea sa cea mai caracteristică.

Totodată, mai multe schimbări abrupte de direcţie pot îmbunătăţi claritatea vizuală prin limitarea coridorului spaţial şi prin oferirea de amplasamente remarcabile pentru structuri distincte. Astfel a fost definită partea centrală a Washington Street; Hanover Street a fost identificată prin vechea biserică de la capătul aparent al străzii; străzile care se intersectează în South End au câştigat intimitate pe măsură ce şi-au schimbat cursul pentru a traversa cele mai importante artere radiale. În mod similar, unul dintre subiecţi a fost împiedicat să perceapă vidul în care este plasat centrul oraşului Los Angeles de schimbările de direcţie ale tramei, care obturează vederea spre exterior.

A doua cauză comună a defectelor de aliniament faţă de restul oraşului este separarea tranşantă a unui traseu de elementele înconjurătoare. De exemplu, traseele din Boston Common au generat multe confuzii: subiecţii nu au fost hotărâţi ce drum să aleagă pentru a ajunge la anumite destinaţii din afara Common. Perspectiva lor către aceste destinaţii a fost blocată, iar traseele din Boston Common nu au realizat legătura cu cele din exterior. Central Artery, mult mai detaşată de împrejurimi, este un exemplu şi mai bun: este înălţată, nu oferă o vedere clară către străzile adiacente, dar permite o deplasare rapidă şi neperturbată, total imposibilă în oraş. Este mai degrabă un tip special de imperiu al automobilului decât o stradă urbană normală. Mulţi subiecţi au avut dificultăţi în ceea ce priveşte alinierea Central Artery la elementele înconjurătoare, deşi ştiau că leagă North Station de South Station. Nici în Los Angeles autostrăzile nu erau percepute ca fiind „în" restul

Figura 7, pag. 24

oraşului, iar ieşirea din oraş pe o rampă de ieşire era în mod curent un moment de dezorientare severă.



Cercetări recente privind problema amplasării semnelor de circulaţie pe noile autostrăzi au arătat că această disociere de mediul înconjurător face ca fiecare decizie de schimbare a direcţiei să fie luată sub presiune şi fără o pregătire adecvată. Chiar şi şoferii familiarizaţi cu mediul au dovedit o surprinzătoare lipsă de cunoaştere a sistemului de autostrăzi şi a conexiunilor acestuia. Orientarea generală prin peisajul total a fost cea mai mare cerinţă a şoferilor.

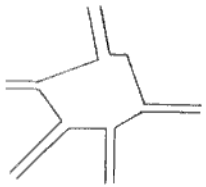
Căile ferate şi metroul sunt alte exemple de detaşare de mediul înconjurător. Traseele subterane ale metroului din Boston nu au putut fi legate de restul ambientului, cu excepţia cazului în care acestea ies la suprafaţă, ca de exemplu la traversarea râului. Intrările de suprafaţă în staţii pot fi noduri strategice ale oraşului, dar sunt identificate prin legături conceptuale invizibile. Metroul este o lume subterană deconectată şi este interesant de speculat prin ce mijloace ar putea fi integrată în structura întregului.

Figura 29, pag. 75

Apa din jurul peninsulei Boston este un element esenţial la care pot fi aliniate alte părţi. Trama Back Bay era legată de Charles River; Atlantic Avenue era legată de port; Cambridge Street făcea clar legătura între Scollay Square şi râu. În ciuda frecventelor schimbări de direcţie, Hudson Boulevard din Jersey City este aliniat cu peninsula lungă dintre Hackensack şi Hudson. Desigur, trama oraşului Los Angeles a generat alinierea automată a străzilor din centrul oraşului. Astfel, a fost uşor de reprezentat ca model de bază în schiţa unei hărţi, chiar dacă străzile individuale nu se distingeau. Două treimi dintre subiecţi au desenat în primul rând acest model, înainte să adauge orice alt element. Cu toate acestea, faptul că această tramă îşi schimbă direcţia la o anumită distanţă unghiulară, dinspre linia de coastă a oceanului şi din direcţiile cardinale, a pus în dificultate pe unii dintre subiecţi.

Când luăm în consideraţie mai mult de un singur traseu, intersecţia dintre trasee devine vitală, pentru că acesta devine punctul de decizie. Simpla relaţie de perpendicularitate era cea mai la îndemână, mai ales când forma intersecţiei era întărită prin alte elemente. Cea mai bine cunoscută intersecţie din Los Angeles, conform interviurilor, a fost cea dintre Commonwealth Avenue şi Arlington Street. Această evidentă intersecţie în T este bine susţi-

nută în spaţiu, prin vegetaţie, prin trafic şi prin importanţa tuturor elementelor reunite. Intersecţia dintre Charles Street şi Beacon Street era, de asemenea, cunoscută: formele sunt vizibile şi clare datorită delimitării Boston Common şi Public Garden. Intersecţiile mai multor străzi cu Massachusetts Avenue au fost uşor înţelese, probabil pentru că legăturile în unghi drept erau contrastante cu restul centrului oraşului.



Într-adevăr, pentru mai mulţi subiecţi intersecţiile confuze cu străzi care acced sub diverse unghiuri au constituit una dintre trăsăturile caracteristice oraşului Boston. Intersectarea în mai mult de patru puncte a creat întotdeauna probleme. Un experimentat dispecer de taxi, care cunoştea aproape perfect structura de trasee a oraşului, mărturisea că intersecţia cu cinci intrări de la Church Green pe Summer Street era unul din două elemente ale oraşului care îi fac probleme. La fel de dificile erau pentru el un giratoriu cu multe intrări la intervale apropiate pe o curbă nediferenţiată.

Dar numărul de intrări nu este singura problemă. Chiar şi o intersecţie neperpendiculară cu cinci intrări poate fi clară, aşa cum este Copley Square din Boston. Spaţiul controlat al nodului şi faptul că este înălţat contribuie la evidenţierea relaţiei unghiulare dintre Huntington Avenue şi Boylston Street. Pe de altă parte, Park Square este o articulaţie perpendiculară simplă care, din cauza lipsei de formă, nu reuşeşte să-şi comunice structura. La multe din intersecţiile din Boston, nu numai că numărul de trasee se multiplică, dar se pierde şi continuitatea coridorului spaţial când acesta debuşează în vidul haotic al unei pieţe.

Aceste intersecţii haotice nu sunt simplul produs al unor accidente istorice trecute. Buclele de schimbare a direcţiei de pe autostrăzile contemporane sunt şi mai derutante, mai ales că trebuie abordate la viteze mari. Mai mulţi subiecţi din Jersey City, de exemplu, au vorbit cu teamă de forma giratoriului Tonnelle Avenue Circle.

Figura 22

O problemă de percepţie la scară mai mare apare când un traseu se ramifică treptat pentru a genera alte trasee alternative, ambele relativ importante. O astfel de situaţie este ramificarea Storrow Drive (după o confuzie de nume cu Charles Street) în două rute: vechea Nashua Street, care duce spre Causeway – Commercial – Atlantic, şi recenta Central Artery[IV]. Aceste două trasee au fost adesea confundate între ele, producând importante convulsii la

nivelul imaginii. Toţi subiecţii au părut incapabili de a le percepe pe amândouă simultan: hărţile le indicau ca extensie a Storrow Drive când pe una, când pe cealaltă. În mod aproape similar, în sistemul metroului, ramificarea succesivă a principalelor linii a reprezentat o problemă, fiind greu de distins imaginile a două ramuri uşor divergente şi greu de identificat punctul în care a survenit ramificarea.

Câteva trasee importante pot fi imaginate împreună ca o structură simplă, în ciuda oricăror neregularităţi minore, atâta timp cât au o relaţie reciprocă generală coerentă. Sistemul de străzi din Boston nu este propice unei astfel de imagini, poate doar cu excepţia paralelismului de bază al străzilor Washington şi Tremont. Sistemul metroului din Boston, însă, oricare ar fi involuţiile sale la scară reală, a părut mai uşor de vizualizat sub forma a două linii paralele intersectate în partea centrală de linia Cambridge-Dorchester, chiar dacă liniile paralele pot fi confundate între ele, mai ales că ambele

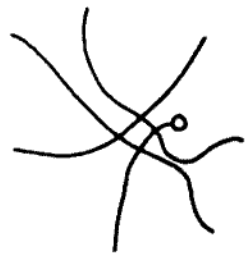


Figura 22. Tonnelle Avenue Circle

duc la North Station. Sistemul de autostrăzi din Los Angeles a fost imaginat ca o structură completă, ca și sistemul Hudson Boulevard din Jersey City, intersectat de trei trasee ce coboară peste Palisades sau triada bulevardelor West Side, Hudson și Bergen, cu străzile secundare dintre ele.

În cazul în care un subiect era obișnuit să călătorească cu mașina, restricțiile de sens unic complicau serios imaginea structurii unui traseu. Al doilea blocaj mental al dispecerului de taxi era chiar o astfel de ireversibilitate a sistemului. Pentru alții, Washington Street nu putea fi identificată dincolo de Dock Square pentru că avea restricții de sens unic în ambele capete.

Multe trasee sunt percepute ca o rețea globală, în care relațiile repetate sunt suficient de regulate și de predictibile. Rețeaua din Los Angeles este un exemplu în acest sens. Aproape fiecare subiect putea enumera 20 de trasee importante corect relaționate

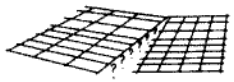
Figura 23. Back Bay

între ele. În același timp, această regularitate exactă făcea dificilă distincția dintre trasee.

Back Bay din Boston este o rețea de trasee interesantă. Regularitatea sa este remarcabilă prin contrast cu restul centrului orașului, un efect care nu se întâlnește în majoritatea orașelor americane. Dar aceasta nu este o regularitate amorfă. Străzile longitudinale au fost net diferențiate de cele transversale în mintea tuturor, așa cum sunt și în Manhattan. Străzile lungi au toate un caracter individual – Beacon Street, Marlboro Street, Commonwealth Avenue, Newbury Street, fiecare este diferită – în timp ce străzile transversale acționează ca instrumente de măsură. Lățimea relativă a străzii, distanța dintre intersecții, fațadele clădirilor, sistemul de denumire, relativa lungime și numărul celor două tipuri de străzi, importanța lor funcțională, toate tind să adâncească această diferențiere. Astfel, o configurație regulată are formă și caracter. Ordinea alfabetică de numire a străzilor transversale a fost frecvent folosită ca instrument de localizare, așa cum sunt folosite numerele și în Los Angeles. *Figura 23*

Pe de altă parte, modelul South End este mai puțin reușit, deși are aceeași formă topologică cu străzi principale lungi și paralele interconectate cu străzi secundare scurte, fiind considerat frecvent la nivel mental ca o tramă regulată. Străzile principale și secundare sunt, de asemenea, diferențiate pe lățimi și mod de utilizare, iar multe din străzile secundare au mai multă personalitate decât cele din Back Bay. Străzilor principale le lipsește, însă, caracterul diferențiat: Columbus Avenue este greu de deosebit de Tremont Street sau de Shawmut Avenue. Aceste confuzii au fost frecvente în interviuri.

Frecventa reducere a South End la un sistem geometric a fost tipică pentru tendința constantă a subiecților de a impune regularitate împrejurimilor lor. Dacă nu au existat dovezi evidente care să conteste acest lucru, subiecții au încercat să organizeze traseele în rețele geometrice, ignorând curbele și intersecțiile neperpendiculare. Zona joasă a Jersey City a fost adesea figurată ca o tramă, deși acest lucru este valabil doar parțial. Subiecții au integrat întreg centrul orașului Los Angeles într-o rețea repetabilă, fără să fie deranjați de distorsiunile din marginea estică a orașului. Mai mulți subiecți au insistat chiar să reducă labirintul de străzi al sectorului



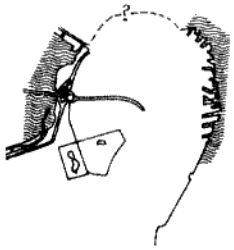
financiar din Boston la o tablă de şah! Brusca şi mai ales aproape neobservabila schimbare a unei trame stradale rectangulare cu o alta, sau a unei trame rectangulare cu o alta nerectangulară a generat multe confuzii. Subiecţii din Los Angeles au fost frecvent destul de dezorientaţi în zona nordică a First Street sau în zona estică a San Pedro.

Limitele

Limitele sunt elemente liniare care nu sunt considerate trasee; ele sunt de regulă, dar nu întotdeauna, graniţele dintre două tipuri de zone şi acţionează ca referinţe laterale. Sunt puternice în Boston şi Jersey City, dar slabe în Los Angeles. Limitele care nu sunt doar remarcabile vizual ci şi continue ca formă şi impenetrabile la mişcarea de traversare par a fi mai puternice. Cel mai bun exemplu este Charles River din Boston, care prezintă toate aceste caracteristici.

Figura 23, pag. 20

Importanţa definirii oraşului Boston ca peninsulă a fost deja menţionată. Trebuie să fi fost mult mai importantă în secolul al XVIII-lea, când oraşul era o peninsulă foarte clară. De atunci liniile ţărmului au fost şterse sau schimbate, dar imaginea persistă. Una dintre schimbări, în mod cert, a întărit imaginea: malurile Charles River[v], cândva un golf mlăştinos, sunt acum bine definite şi dezvoltate. Au fost descrise frecvent şi uneori desenate în detaliu. Toţi îşi aminteau spaţiul larg deschis, liniile curbe, autostrăzile din apropiere, bărcile, Esplanada şi Shell.



Celălalt mal al apei, pe latura portului, era în general cunoscută şi remarcată pentru activităţile speciale care aveau loc acolo. Apa era, însă, mai puţin clar percepută, pe de o parte pentru că era disimulată în spatele mai multor structuri portuare şi, pe de altă parte, pentru că vechiul port îşi pierduse vitalitatea. Majoritatea subiecţilor a fost incapabilă să facă vreo legătură concretă între Charles River şi portul Boston. În parte aceasta trebuie să se fi datorat ecranării apei la vârful peninsulei de către staţii de triaj de cale ferată şi construcţii, aspectului haotic al apei, creat de numeroasele poduri şi docuri la întâlnirea dintre râurile Charles, Mystic şi ocean. Totodată, lipsa unor trasee frecventate pe malul apei şi scăderea nivelului apei la baraj întrerupeau continuitatea. Mai

departe către vest, foarte puţini erau conştienţi de prezenţa apei în South Bay şi nu-şi puteau imagina că ceva ar putea întrerupe dezvoltarea pe această direcţie. Această lipsă a închiderii vizuale a peninsulei a lipsit locuitorii de sentimentul de satisfacţie pe care îl dă completitudinea şi raţionalitatea unui oraş.

Central Artery este inaccesibilă pietonilor, în unele puncte chiar de netraversat, şi remarcabilă spaţial. Este, însă, expusă vederii doar în mod ocazional. Era un exemplu pentru ceea ce putea fi numită limită fragmentată: în esenţă continuă, dar vizibilă doar din anumite puncte. Liniile de cale ferată au fost un alt exemplu. În esenţă, Central Artery era ca un şarpe suprapus peste imaginea oraşului. Ţinută în frâu la capete şi în unul sau două puncte interne, în restul traseului această autostradă urbană se contorsionează şi se răsuceşte de la o poziţie la alta. Lipsa relaţiei cu mediul înconjurător resimţită pe parcursul acesteia cu automobilul a fost oglindită în localizarea sa ambiguă de către pietoni.

Figura 7, pag. 24

În schimb, Storrow Drive, deşi percepută de către şoferi, de asemenea, ca fiind „în afara" oraşului, a fost localizată cu claritate pe hartă, datorită alinierii cu Charles River. În ciuda rolului său de limită principală în imaginea Bostonului, Charles River a fost izolat în mod surprinzător de structura detaliată a cartierului Back Bay, adiacent lui. Locuitorii nu ştiau cum să ajungă de la unul la celălalt. Putem presupune că această situaţie nu exista înainte ca Storrow Drive să întrerupă accesul pietonilor la intersecţia cu fiecare stradă transversală.

În mod similar, relaţia dintre Charles River şi Beacon Hill era greu de înţeles. Deşi poziţia dealului poate explica meandra confuză a râului, deşi dealul permite o vedere în anfiladă a malul râului, giratoriul Charles Street pare să fi constituit pentru majoritatea subiecţilor singura conexiune clară dintre cele două. Dacă dealul s-ar fi ridicat clar şi direct din apă, fără a fi mascat de un ţărm aglomerat cu diverse funcţiuni asociate doar incert cu Beacon Hill, şi dacă ar fi fost mai bine conectat la sistemul de trasee dezvoltat de-a lungul râului, relaţia ar fi fost mai clară.

Şi în Jersey City, malul apei a fost o limită puternică, dar mai degrabă restrictivă. Era o zonă tampon, o regiune aflată dincolo de sârma ghimpată. Limitele, indiferent că sunt căi ferate, elemente de topografie, drumuri rapide sau limite de sectoare,

Figura 24. Malul lacului în Chicago

constituie o trăsătură caracteristică a acestui mediu pe care tind să-l fragmenteze. Unele dintre cele mai dezagreabile limite, cum ar fi malul râului Hackensack cu zonele sale de ardere a deșeurilor, par să fi fost șterse la nivel mental.

Forța perturbatoare a unei limite trebuie luată în considerare. În Boston, izolarea North End de către Central Artery a fost flagrantă, pentru rezidenți și nerezidenți deopotrivă. Dacă, de exemplu, ar fi fost posibilă păstrarea legăturii dintre Hanover Street și Scollay Square, acest efect ar fi putut fi minimizat. La vremea respectivă, probabil că lărgirea Cambridge Street trebuie să fi avut același afect asupra continuității traseului West End - Beacon Hill. Falia creată de calea ferată pare să fi dezmembrat orașul Boston și să izoleze „triunghiul uitat" dintre Back Bay și South End.

Dacă vizibilitatea și continuitatea sunt cruciale, limitele puternice nu sunt în mod necesar impenetrabile. Multe dintre ele sunt mai degrabă linii de sutură care unesc, decât bariere care izolează, și sunt interesante de observat diferențele de efect. Central Artery

din Boston pare să despartă în mod absolut, să izoleze. Ampla Cambridge Street împarte clar două zone, dar le menține într-un raport vizual. Beacon Street, limita vizibilă a Beacon Hill de-a lungul Boston Common, acționează nu ca o barieră, ci ca o sutură de-a lungul căreia două zone majore sunt clar unite. Charles Street, aflată la poalele Beacon Hill, unește și separă deopotrivă, creând o relație neclară între zona joasă și deal. Pe Charles Street circulă traficul greu, dar se află și servicii locale și activități speciale asociate cu Beacon Hill. Strada coagulează locuitorii, atrăgându-i, acționează în mod ambiguu ca nod, limită sau traseu liniar, pentru persoane diferite în momente diferite.

Figura 57, pag. 169

Limitele sunt adesea și trasee. În aceste cazuri și acolo unde observatorul obișnuit nu a fost împiedicat să se deplaseze pe traseu (cum este, de exemplu, pe Central Artery), imaginea circulației a părut a fi cea dominantă. Elementul în cauză a fost de obicei perceput ca traseu, percepție întărită de caracteristici limitative.

Străzile Figueroa și Sunset și, în mai mică măsură, străzile Los Angeles și Olympic, au fost de regulă percepute ca limite ale sectorului central de afaceri al orașului Los Angeles. Suficient de interesante, ele au fost mai puternice ca limite decât Hollywood Freeway și Harbor Freeway care, de asemenea, pot fi percepute ca limite majore, dar sunt mai importante ca trasee și mult mai impozante din punct de vedere fizic. Faptul că Figueroa Street și celelalte străzi de suprafață sunt din punct de vedere conceptual parte a tramei generale și au fost familiare subiecților pentru o lungă perioadă, ca și relativa invizibilitate a autostrăzilor de debleu sau la suprafață par să fi contribuit la ștergerea acestor două autostrăzi din imaginea mentală. Mulți subiecți au avut dificultăți în realizarea de conexiuni mentale între autostrada de viteză și restul structurii orașului, ca și în cazul orașului Boston. Imaginația lor mergea atât de departe încât chiar se plimbau peste Hollywood Freeway, ca și cum nici nu ar fi existat. O arteră de mare viteză poate să nu fie, în mod necesar, cea mai bună cale de a delimita vizual un sector central.

Căile ferate la înălțime din Jersey City și Boston sunt exemple pentru ceea ce s-ar putea numi limită suspendată. Calea ferată suspendată de-a lungul Washington Street din Boston, văzută de

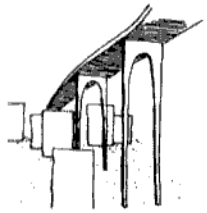


Figura 24, pag. 64

dedesubt, dă identitate traseului și fixează direcția spre centrul orașului. Acolo unde părăsește strada, la Broadway, traseul pierde direcția și forța. Când mai multe astfel de limite se curbează și se intersectează la înălțime, așa cum o fac lângă North Station, rezultatul poate fi destul de confuz. Totuși, cele suspendate, care nu se constituie ca bariere la nivelul solului, ar putea deveni în viitor elemente de orientare eficiente pentru un oraș.

Limitele, ca și traseele, pot avea calități direcționale. Cea creată de Charles River, de exemplu, este clar diferențiată: malurile, prin distincția dintre apă și oraș, iar capetele prin prezența Beacon Hill. Totuși, sunt puține limite care au această calitate direcțională.

Este greu să te gândești la Chicago fără să ai în minte lacul Michigan. Ar fi interesant de văzut câți dintre locuitorii săi ar începe să deseneze o hartă a orașului altfel decât cu conturul țărmului lacului. Acest caz este un exemplu excelent de limită vizibilă, la scară gigantică, care expune privirii o întreagă metropolă. Clădiri de mare anvergură, parcuri și mici plaje private, toate pe malul apei, accesibile și vizibile tuturor pe cea mai mare parte a lungimii lui. Contrastul, diferențierea evenimentelor de-a lungul și de-a latul acestei limite sunt foarte puternice. Efectul este întărit de concentrarea traseelor și a activităților de-a lungul său. Scara este poate prea mare, este poate prea continuu ca lărgime și grosolan, și poate că între oraș și apă se interpun, pe alocuri, prea multe spații deschise, cum se întâmplă la Loop[VI]. Cu toate acestea, frontul către lac al orașului Chicago este o imagine de neuitat.

Sectoarele

Sectoarele sunt zone relativ mari ale orașului în care observatorul poate intra la nivel mental, și care au o anumită identitate. Ele pot fi recunoscute din interior și pot fi ocazional folosite ca referințe externe de către o persoană care le traversează sau se îndreaptă spre ele. Multe persoane intervievate au avut grijă să menționeze că orașul Boston, deși are un sistem de trasee confuz chiar și pentru locuitorii cu vechime, are, în schimb, o calitate care compensează acest neajuns: numărul și vitalitatea sectoarelor și cartierelor sale diferențiate. Unul dintre subiecți spune:

> „Fiecare parte din Boston este diferită de cealaltă; poți să spui de cele mai multe ori unde te afli".

și Jersey City are sectoare, dar sunt în primul rând cartiere etnice sau ale clasei de mijloc, cu un grad redus de diferențiere fizică. Los Angeles este clar lipsit de zone puternice, individualizate, cu excepția zonei Civic Center. Cele mai bune zone existente sunt sectoarele liniare formate de fronturile străzii Skid Row sau zona financiară. Mulți subiecți din Los Angeles au menționat cu un oarecare regret plăcerea de a trăi într-un loc cu zone cu personalitate puternică. Cineva spunea:

> „Îmi place Transportation Row, pentru că are tot ce-i trebuie la un loc. Mi se pare cel mai important; toate celelalte sunt niște locuri pestrițe... Acolo se află transportul, iar toți cei care lucrează acolo au ceva în comun. Este foarte bine".

Întrebați care oraș li se pare că este bine orientat, subiecții au menționat mai multe, dar New York (de fapt, Manhattan) a fost citat de toți. Acest oraș nu a fost citat pentru trama rectangulară, pe care, de altfel, o are și Los Angeles, ci mai degrabă pentru cele câteva sectoare și cartiere bine definite, amplasate într-un cadru ordonat de râuri și străzi. Doi dintre subiecții din Los Angeles au considerat că Manhattan este „mic" în comparație cu zona centrală! Conceptele legate de mărime pot depinde în mare măsură de cât de bine este înțeleasă o structură.

În câteva din interviurile din Boston, cartierele au fost elementele de bază ale imaginii orașului. Unul dintre subiecți, de exemplu, atunci când i s-a solicitat să „meargă" de la Faneuil Hall la Symphony Hall, a răspuns imediat considerând acest traseu similar cu cel dintre cartierele North End și Back Bay. Dar chiar și când nu erau folosite activ pentru orientare, cartierele au constituit o parte importantă a experienței vieții în oraș și sursă de satisfacție. Recunoașterea diferitelor sectoare și cartiere în Boston a variat pe măsura creșterii nivelului de familiarizare cu orașul. Persoanele cele mai familiarizate cu orașul Boston tindeau să recunoască zonele, dar și să se bazeze pe elementele mai mici pentru orientare. Câteva persoane extrem de familiarizate cu orașul Boston nu au putut generaliza percepții detaliate în interiorul sectoarelor: conștienți de diferențele minore dintre părțile orașului, nu formau grupuri de elemente la scară regională.

Caracteristicile fizice care definesc cartierele sunt continuități tematice care pot consta într-o varietate infinită de componente: textură, spațiu, formă, detaliu, simbol, tip de construcție, funcțiu-

ne, activitate, locuitori, nivel de întreţinere, topografie. Într-un oraş dens ca Boston, omogenitatea faţadelor – material, modenatură, ornament, culoare, panoramă, tâmplărie specială – erau toate indicii de bază pentru identificarea principalelor cartiere. Beacon Hill şi Commonwealth Avenue sunt exemple bune în acest sens. Indiciile nu erau doar vizuale, zgomotul era la fel de important. Din când în când, într-adevăr, chiar şi confuzia era un indiciu, aşa cum i s-a întâmplat unei femei care menţiona că ştie că se află în North End atunci când se simte pierdută.

Figura 55, pag. 167

În mod normal, trăsăturile caracteristice au fost transformate în imagini şi recunoscute în cadrul unui grup de caracteristici, unitatea tematică. Spre exemplu, imaginea cartierului Beacon Hill includea câteva străzi înguste şi abrupte, locuinţe înşiruite cu cărămidă aparentă la o scară intimă; intrări tencuite în alb, foarte bine întreţinute; tâmplărie neagră; alei cu pietriş şi cărămidă; linişte; pietoni aristocraţi. Unitatea tematică rezultată a fost diferită prin contrast cu restul oraşului şi a putut fi imediat recunoscută. În alte părţi ale centrului oraşului Boston exista o oarecare confuzie tematică. Nu era neobişnuită gruparea Back Bay cu South End, deşi aveau funcţiuni, statut şi configuraţii diferite. Acesta era, probabil, rezultatul unei anumite omogenităţi arhitecturale şi a unor similitudini de origine istorică. Astfel de asemănări tind să estompeze imaginea oraşului.

Pentru a produce o imagine puternică este necesară o oarecare întărire a indiciilor. De cele mai multe ori, există câteva semne distinctive, dar nu suficiente pentru o perfectă unitate tematică. În acest caz, zona poate fi recunoscută de cineva familiarizat cu oraşul, este lipsită de forţă sau de impact vizual. Un exemplu în acest sens este Little Tokyo din Los Angeles, care poate fi recunoscut de populaţia sa prin textele de pe indicatoare, dar care altfel nu se distinge din matricea generală. Deşi constituie o mare concentrare etnică, probabil cunoscută multora, a apărut doar ca parte subsidiară a imaginii oraşului.

Cu toate acestea, conotaţiile sociale sunt destul de semnificative pentru diferenţierea zonelor. O serie de interviuri luate pe stradă au indicat conotaţiile de clasă socială asociate diferitelor sectoare şi cartiere. Cartierele oraşului erau diferenţiate pe clase sociale sau etnii, greu de identificat pentru cei din afara lor. Jersey City şi Boston au acordat o atenţie exagerată cartierelor aristocratice şi,

astfel, au exacerbat importanţa elementelor din aceste zone. Numele cartierelor contribuie, de asemenea, la construcţia identităţii lor chiar şi atunci când unitatea tematică nu stabileşte un contrast izbitor cu alte părţi ale oraşului. Asociaţiile de idei tradiţionale pot juca un rol similar.

Când principala cerinţă a fost satisfăcută şi a fost constituită o unitate tematică ce contrastează cu restul oraşului, gradul de omogenitate internă este mai puţin semnificativ, mai ales dacă apar elemente discordante într-o configuraţie predictibilă. Pe Beacon Hill, micile magazine de la colţul străzii creează un ritm perceput de către una dintre locuitoare ca parte a imaginii. Acest element nu a ştirbit deloc imaginea pe care ea o avea despre Beacon Hill ca zonă necomercială, ci mai degrabă s-a adăugat acesteia. În mod surprinzător, subiecţii pot face abstracţie de un număr mare de elemente aflate în dezacord cu trăsăturile caracteristice ale unei zone.

Figura 57, pag. 169

Sectoarele au diverse tipuri de limite. Unele sunt solide, definite, precise. Este cazul limitei dintre Back Bay şi Charles River sau cu Public Garden. Cu toţii au fost de acord cu această localizare. Alte limite pot fi slabe sau nesigure, cum este cea dintre cartierul central comercial şi cel de birouri, la existenţa şi localizarea căreia s-a referit majoritatea subiecţilor. Alte zone nu au limite deloc, aşa cum a apărut South End în percepţia majorităţii subiecţilor. Figura 25

Figura 25. Limitele variabile ale cartierelor din Boston

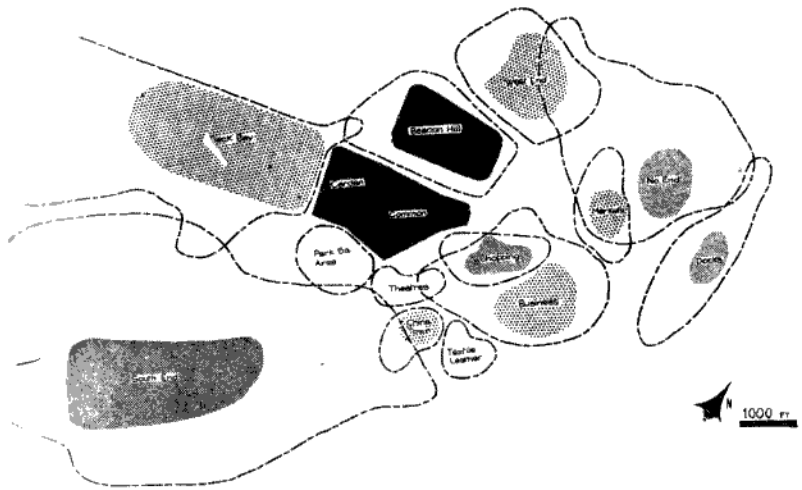
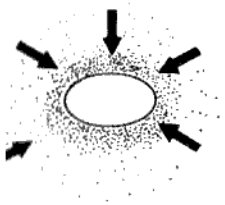


Figura 25, pag. 69

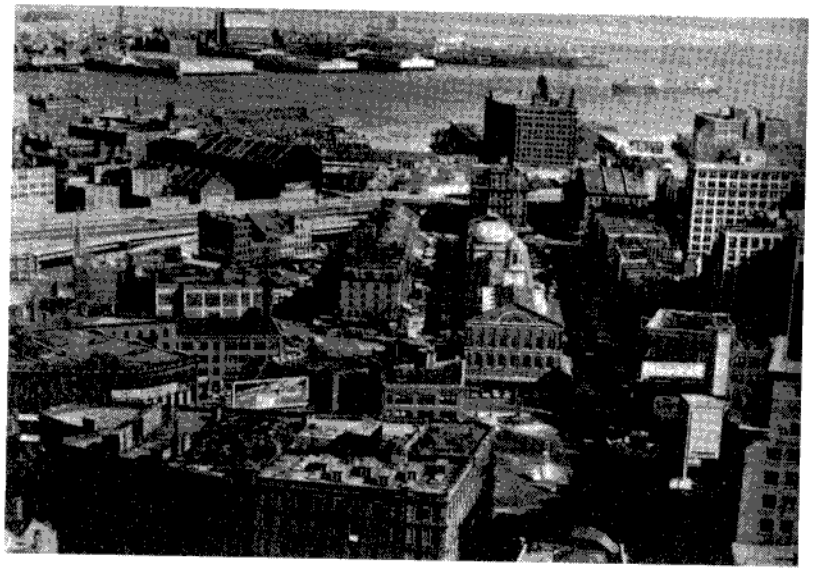
ilustrează aceste diferenţe ale identităţii limitelor, în cazul oraşului Boston, prin evidenţierea suprafeţei maxime alocate fiecărui cartier şi a zonei centrale asupra căreia toţi au fost de comun acord.

Aceste fronturi par să joace un rol secundar: ele pot stabili limitele unui cartier şi îi pot întări identitatea, dar în mod aparent, au mai puţin de-a face cu constituirea lui. Fronturile pot susţine tendinţa cartierelor de a fragmenta oraşul în mod dezorganizat. Câţiva subiecţi au perceput dezorganizarea ca rezultat al numărului mare de cartiere identificabile în Boston: limitele puternice pot accentua impresia de dezorganizare prin stânjenirea tranziţiilor de la un cartier la altul.



Tipul de cartier care are un centru bine evidenţiat, înconjurat de un gradient tematic care se diminuează treptat, nu este ceva neobişnuit. Uneori, într-adevăr, un nod puternic poate crea un sector într-o zonă omogenă extinsă, prin simpla „iradiere", adică prin percepţia proximităţii faţă de punctul nodal. Acestea sunt zonele primare de referinţă, cu un conţinut perceptiv redus, dar care constituie, fără îndoială, concepte organizatorice utile.

Figura 26. Zona pieţei



Câteva cartiere bine cunoscute din Boston au fost nestructurate în imaginea publică. West End şi North End erau nediferenţiate intern pentru mulţi din cei care recunoşteau aceste zone. Mai frecvent, cartiere tematice bine definite, cum ar fi zona pieţei, au părut în mod confuz amorfe, extern şi intern. Senzaţiile fizice generate de activitatea pieţei sunt remarcabile. Faneuil Hall şi asocierile de idei legate de el întăresc această zonă. Cu toate acestea, zona este amorfă şi extinsă necontrolat, împărţită de Central Artery şi stânjenită de cele două centre de activităţi care îşi dispută dominaţia: Faneuil Hall şi Haymarket Square. Dock Square este haotic din punct de vedere spaţial. Legăturile cu alte zone sunt fie obscure, fie întrerupte de Central Artery. Astfel, cartierul pieţei era de-a dreptul vag în majoritatea imaginilor. În loc să-şi îndeplinească rolul potenţial ca legătură mozaic la capătul peninsulei Boston, aşa cum o face Boston Common, mai jos, cartierul, deşi distinct, acţionează doar ca o zonă de barieră haotică. În schimb, Beacon Hill era foarte bine structurat, cu sub-zone interne, un nod la Louisburg Square, diverse repere şi o configuraţie a traseelor.

Figura 26

Vezi Anexa C, o discuţie detaliată despre Beacon Hill

Din nou, unele zone sunt introvertite, orientate către ele însele, cu puţine legături cu oraşul din afara lor, cum sunt North End şi Chinatown din Boston. Altele pot fi extravertite, orientate spre exterior şi conectate cu elementele înconjurătoare. Boston Common este vizibil legat de zonele învecinate, în ciuda traseelor sale interne confuze. Bunker Hill din Los Angeles este un exemplu interesant de cartier cu personalitate puternică şi referinţe istorice, fiind poziţionat pe un element topografic distinct situat chiar mai aproape de centrul oraşului decât Beacon Hill. Şi totuşi, oraşul se desfăşoară în jurul acestui element, îi acoperă limitele topografice cu clădiri de birouri, îi rupe traseele de legătură şi face ca imaginea lui să se estompeze sau să dispară din imaginea totală a oraşului. Iată o ocazie extraordinară de a schimba peisajul urban.

Figura 27, pag. 72

Unele sectoare sunt singulare, izolate în zona lor. Jersey City şi Los Angeles sunt, practic, toate astfel de zone, iar pentru Boston, South End este un exemplu în acest sens. Altele pot fi legate între ele, cum sunt Little Tokyo şi Civic Center din Los Angeles sau West End şi Beacon Hill în Boston. În acea parte a centrului oraşului Boston care include Back Bay, Boston Common şi Beacon Hill, cartierul comercial central, cartierul financiar şi cartierul pieţei,

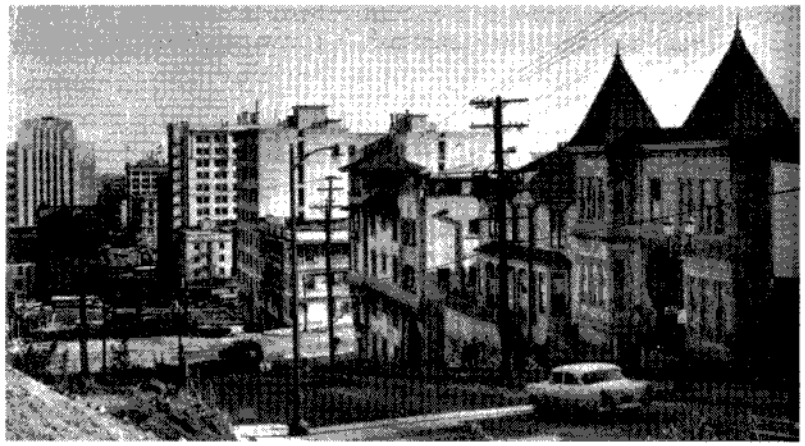


Figura 27. Bunker Hill

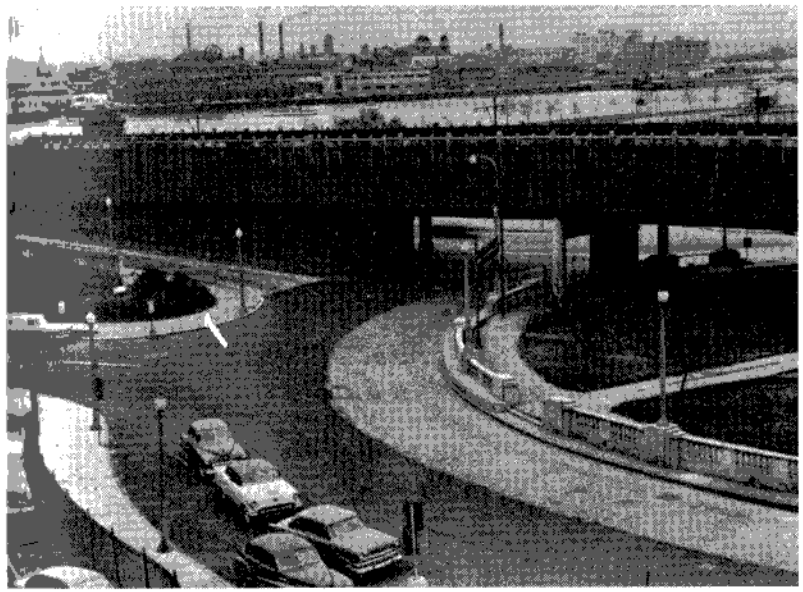
zonele sunt suficient de apropiate și de bine conectate pentru a genera un mozaic continuu de sectoare distincte. De oriunde ar porni cineva între aceste limite, se află într-o zonă pe care o poate recunoaște. Mai mult, contrastul și proximitatea fiecărei zone întărește forța tematică a fiecăreia. De exemplu, calitatea Beacon Hill este amplificată de apropierea de Scollay Square și de cartierul comercial din centru.

Nodurile

Nodurile sunt centre strategice în care observatorul poate intra, de regulă joncțiuni de trasee sau concentrări ale unor trăsături caracteristice. Deși din punct de vedere conceptual, nodurile sunt puncte de mici dimensiuni în imaginea orașului, ele pot fi în realitate piețe mari, elemente liniare relativ extinse și chiar cartiere centrale întregi, atunci când orașul este considerat la o scară suficient de mare. Mai mult, când se are în vedere concepția unui ambient la nivel național sau internațional, atunci întregul oraș poate deveni un nod.

Joncțiunile, intersecțiile de străzi sau locurile în care se produc schimbări majore de trafic au o mare importanță pentru observatorul orașului. Având în vedere că în zonele de joncțiune trebuie luate decizii, observatorii devin mai atenți în astfel de locuri și percep elementele din imediata proximitate a acestora cu o claritate mai mare decât în mod obișnuit. Această tendință a fost confirmată în mod repetat, astfel că se poate presupune în mod automat că elementele localizate în intersecții câștigă din această localizare o valoare specială. Importanța perceptivă a acestor amplasamente este evidentă și altfel. Când subiecții au fost întrebați în ce punct al călătoriei lor de zi cu zi simt că se află în centrul orașului Boston, un mare număr de persoane a indicat ca locuri cheie punctele în care se produc schimbări majore de trafic. În unele situații, punctul marca tranziția de la o autostradă (Storrow Drive sau Central Artery) la o stradă urbană; în alt caz, acest punct era prima stație de cale ferată din Boston (Back Bay Station), chiar dacă persoana respectivă nu coborâse acolo. Locuitorii din Jersey City declarau că simțeau că au părăsit orașul după ce treceau prin Tonnelle Avenue Circle. Trecerea de la o cale de transport la alta părea să marcheze tranziția între unitățile structurale majore.

Figura 28. Giratoriul Charles Street



Astfel de puncte, cum ar fi Scollay Square, giratoriul Charles Street și South Station sunt exemple de noduri rutiere importante în Boston. Giratoriul Charles Street și Scollay Square sunt două noduri rutiere importante pentru că ambele sunt puncte de schimbare în trafic în care se decide depășirea obstacolului reprezentat de Beacon Hill pe unul din versanți. Giratoriul nu este un loc neapărat frumos, dar exprimă cu claritate transferul între râu, pod, Storrow Drive, Charles Street și Cambridge Street. În plus, spațiul deschis al râului, stația situată la înălțime, trenurile care intră în și ies din coasta dealului, traficul greu, toate pot fi clar percepute. Nodurile pot fi importante chiar și când forma fizică este nedefinită sau vagă, ca de exemplu în Journal Square din Jersey City.

Figura 28, pag. 73

Figura 11, pag. 28

Stațiile de metrou, înșirate de-a lungul sistemului lor de trasee invizibil, sunt noduri strategice de joncțiune. Unele, cum ar fi Park Street, Charles Street, Copley și South Station, au fost importante pe harta Bostonului, câțiva subiecți organizându-și imaginea mentală a orașului în jurul lor. Multe din aceste stații importante erau asociate unor elemente cheie de suprafață. Altele, ca Massachusetts, nu s-au remarcat în mod deosebit, poate pentru că această stație a fost rareori folosită de subiecții respectivi sau datorită unor împrejurări fizice nefavorabile: lipsa interesului vizual și disocierea nodului subteran de trecerea de pietoni de la suprafață. Stațiile au și ele caracteristicile lor particulare: unele sunt ușor de recunoscut, ca Charles Street, de exemplu, altele sunt mai greu de recunoscut, ca de exemplu Mechanics. Cele mai multe dintre stații sunt dificil de asociat structural cu zona de suprafață aferentă, altele produc chiar confuzii, ca de exemplu, totala lipsă de direcție a stației metrou de mică adâncime Washington Street. O analiză detaliată a capacității de a evoca imagini a sistemelor metroului sau a sistemelor de tranzit în general, ar fi deopotrivă utilă și captivantă.

Figura 29

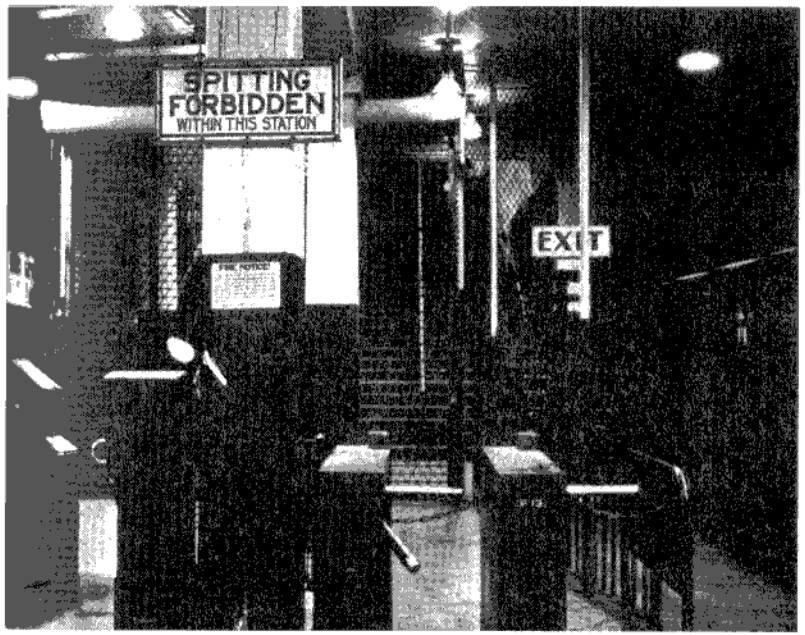
Stațiile de cale ferată majore sunt aproape întotdeauna importante noduri ale orașului, deși importanța lor ar putea fi în declin. South Station din Boston era una dintre cele mai importante din oraș, fiind vitală din punct de vedere funcțional pentru navetiști, călători cu metroul sau intercity-ul, și impresionantă vizual prin ecranarea masivă a spațiului deschis al pieței Dewey Square. S-ar fi putut spune același lucru despre aeroporturi, dacă zonele studiate de noi le-ar fi inclus. În teorie, chiar și intersecțiile de străzi obișnuite sunt noduri, dar în general nu sunt atât de remarcabile încât să fie considerate ceva mai mult decât o intersecție accidentală de trasee. Imaginea nu poate cuprinde prea multe centre nodale.

La rândul său, celălalt tip de nod, concentrarea tematică, a apărut în mod frecvent. Pershing Square din Los Angeles a fost un exemplu în acest sens, fiind poate cel mai clar punct al imaginii orașului, caracterizat prin spațiul foarte tipic, vegetație și activitate. Olvera Street și piața cu același nume au fost un alt caz. Bostonul a oferit mai multe exemple, printre care intersecția Jordan-Filene și Louisburg Square. Intersecția Jordan-Filene acționează secundar ca joncțiune între Washington Street și Summer Street și este asociată unei stații de metrou, fiind recunoscută ca centru al centrului orașului. Este „100%" un colț comercial cu calități rar întâlnite într-un oraș american mare, dar foarte familiar culturii americane. Este un element esențial: centru și simbol al unei zone importante.

Figura 17, pag. 36

Figura 30, pag. 77

Figura 29. Lumea subterană a metroului



Louisburg Square reprezintă o altă concentrare tematică, un binecunoscut spațiu rezidențial deschis, liniștit, care evocă temele „aristocrației" din Beacon Hill, cu un parc îngrădit foarte ușor de recunoscut. Este un exemplu și mai pur de concentrare decât intersecția Jordan-Filene, având în vedere că nu este un punct de transfer; a fost amintit doar ca fiind „undeva în interiorul" Beacon Hill. Importanța sa ca nod a fost exagerată în raport cu funcția sa.

Figura 59, pag. 171

Nodurile pot fi și joncțiuni și concentrări, așa cum este Journal Square din Jersey City, care este un punct de transfer autobuz-automobil și, în același timp, o concentrare de magazine. Concentrările tematice pot constitui centrul unei zone, cum sunt intersecția Jordan-Filene și, poate, Louisburg Square. Altele nu sunt centre, dar sunt concentrări izolate speciale ca, de exemplu, Olvera Street din Los Angeles.

O formă fizică evidentă nu este absolut necesară pentru a recunoaște un nod: priviți Journal Square și Scollay Square. Dar acolo unde spațiul are o formă, impactul este mult mai puternic. Nodul devine memorabil. Dacă Scollay Square ar avea o formă spațială pe măsura importanței sale funcționale, ar fi, fără îndoială, unul din elementele cheie ale Bostonului. În forma sa actuală, Scollay Square nu a putut fi amintit de către subiecți în niciun mod concret. A fost menționat prin folosirea unor epitete ca „epuizat" sau „rău famat". Șapte din treizeci de subiecți și-au amintit că are o stație de metrou; nimic altceva nu s-a mai putut spune de comun acord. În mod evident, nu a produs nicio impresie vizuală, iar conexiunile cu diversele trasee care conduc în acest loc, care este baza importanței sale funcționale, nu au fost bine înțelese.

Figura 60, pag. 175

Figura 61, pag. 177

În mod contrar, un nod cum este Copley Square, care are o importanță funcțională mai redusă și trebuie să rezolve intersecția în unghi de pe Huntington Avenue, a fost foarte clar reprezentat, ca și conexiunile cu diversele trasee. A fost ușor identificat, în special după clădirile sale individuale unice: Public Library, Trinity Church, Copley Plaza Hotel, priveliștea pe care o oferă imaginea imobilului John Hancock. A fost mai degrabă o concentrare a activităților și a unor construcții contrastante unice, decât un întreg spațial.

Noduri cum ar fi Copley Square, Louisburg Square sau Olvera Street aveau limite clare, identificabile în detaliu. Altele, cum este intersecția Jordan-Filene, reprezentau doar concentrarea unor

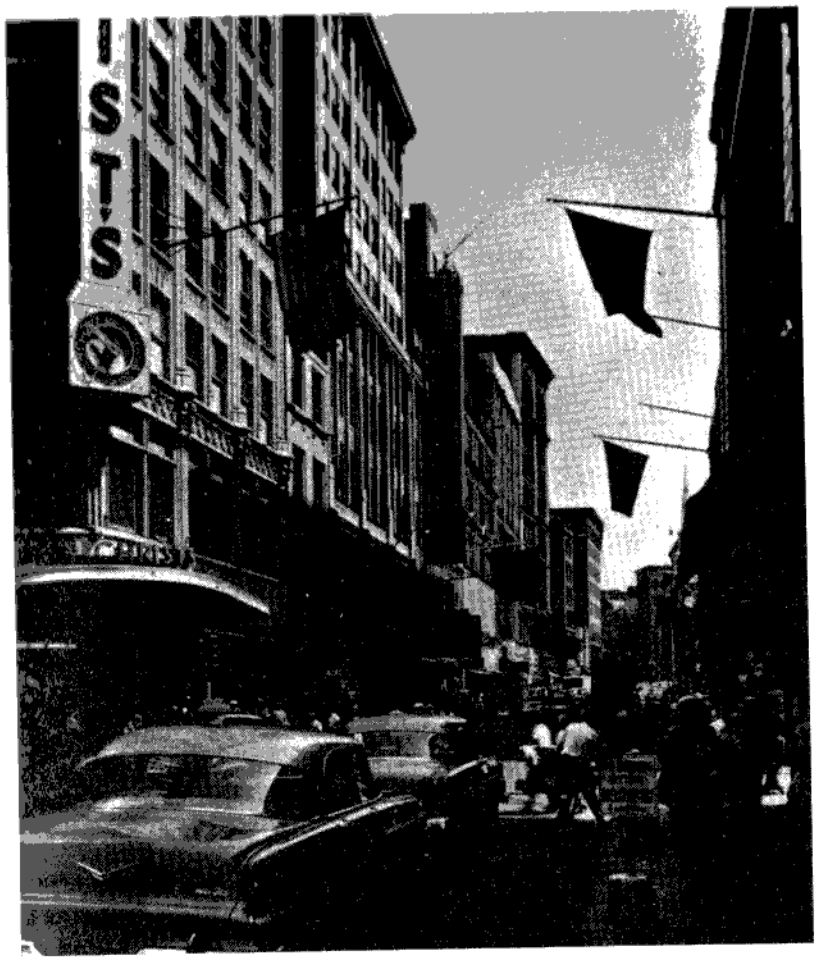


Figura 30. Străzile Washington și Summer

trăsături fără un început clar. În oricare din cazuri, nodul cel mai reușit era acela care era unic prin ceva și care, în același timp, intensifica una dintre trăsăturile mediului înconjurător.

Ca și sectoarele, nodurile pot fi introvertite sau extravertite. Scollay Square este introvertit, nu oferă suficiente informații de orientare pentru cineva aflat în interior sau undeva în jur. Principala direcție în împrejurimile sale este către sau dinspre el; principala senzație de localizare la sosire este, pur și simplu, „sunt aici". Pe de altă parte, Dewey Square din Boston este extravertit. Sunt clare și

direcţiile generale şi legăturile cu cartierul de birouri, cu cartierul comercial şi cu faleza. Pentru una din persoanele intervievate, South Station din Dewey Square era o săgeată uriaşă îndreptată spre inima centrului oraşului. Apropierea de un astfel de nod pare să se facă dintr-o anumită direcţie. Pershing Square are o calitate direcţională similară, în principal datorită prezenţei Biltmore Hotel. În acest caz, totuşi, localizarea exactă în reţeaua de trasee a fost incertă.

Multe din aceste calităţi pot fi rezumate prin exemplul unui celebru nod italian: Piazza San Marco din Veneţia. Bine diferenţiată, bogată şi complexă, se află într-un contrast evident cu caracterul general al oraşului şi cu spaţiile înguste şi şerpuitoare din imediata sa apropiere. Cu toate acestea, are legături solide cu cel mai importante element al oraşului, Canal Grande, şi are o formă orientată ce permite clarificarea direcţiei de intrare în piaţă. Este un spaţiu puternic diferenţiat şi structurat în alte două spaţii (Piazza şi Piazzetta), cu multe repere distinctive (Domul, Palatul Dogelui, Campanila, Biblioteca). În interiorul pieţei observatorul simte relaţia clară cu spaţiul, se simte precis micro-localizat. Acest spaţiu este atât de deosebit, încât poate fi recunoscut imediat şi de persoane care nu au fost niciodată în Veneţia.

Figura 31

Reperele

Reperele, referinţele punctuale considerate externe observatorului, sunt simple elemente fizice care pot varia foarte mult ca scară. Se pare că a existat o tendinţă a celor mai familiarizaţi cu oraşul de a se baza în măsură crescândă pe sisteme de repere pentru a se orienta – de a se bucura de unicitate şi specializare, şi nu de continuităţile precizate anterior.

De vreme ce folosirea reperelor implică individualizarea unui element dintr-un câmp larg de posibilităţi, trăsătura fizică specifică acestei clase este unicitatea, un aspect unic sau memorabil în context. Reperele devin mai uşor de identificat, mai probabil să fie alese ca semnificative dacă au o formă clară, dacă sunt în contrast cu fundalul şi dacă există ceva remarcabil în localizarea lor spaţială. Contrastul dintre obiect şi fundal pare a fi principalul factor. Fundalul în care este plasat un element trebuie limitat la imediata

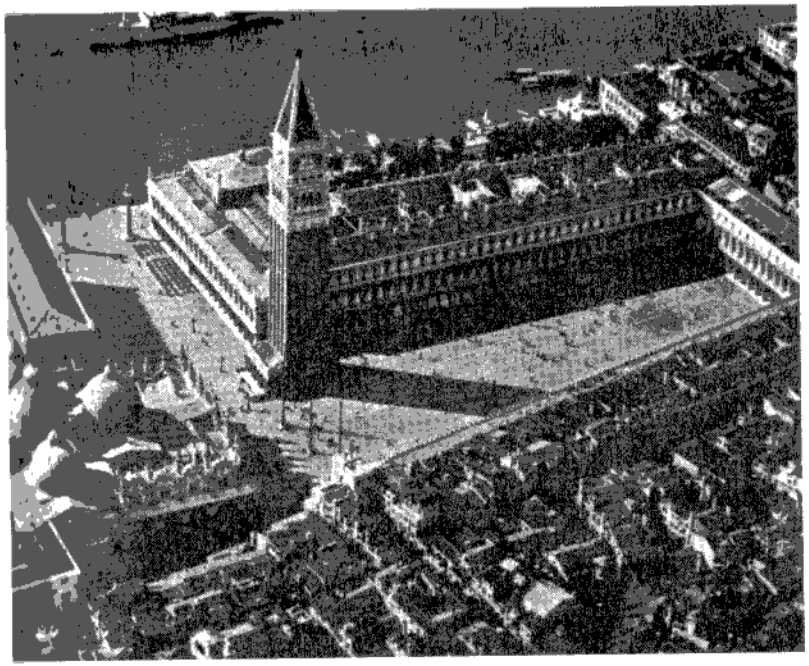


Figura 31. Piazza San Marco din Veneţia

vecinătate: girueta în formă de lăcustă de la Faneuil Hall, cupola aurie a State House sau City Hall Tower din Los Angeles sunt repere unice pe fundalul întregului oraş.

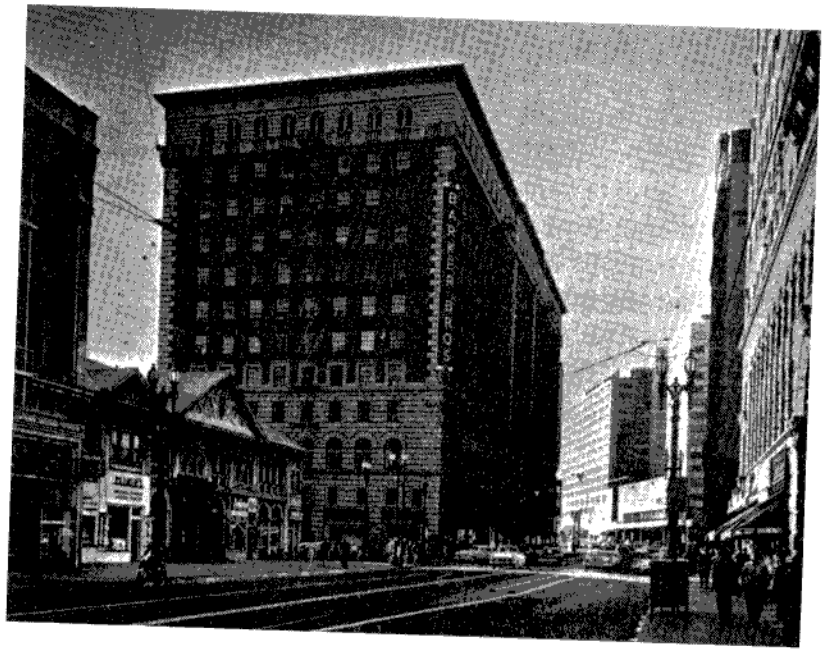
În alt sens, subiecţii pot individualiza reperele pentru calitatea lor de a fi curate în contrast cu oraşul murdar (clădirile Christian Science din Boston) sau pentru că sunt noi într-un oraş vechi (capela de pe Arch Street). Jersey City Medical Center era cunoscut în egală măsură pentru mica sa peluză şi flori şi pentru amploarea sa. Hall of Records din Civic Center, Los Angeles este o clădire veche, îngustă, murdară, poziţionată într-un unghi diferit de orientarea celorlalte clădiri administrative, cu o scară total diferită a tâmplăriei şi detaliilor. Deşi din punct de vedere funcţional şi simbolic această clădire are o importanţă redusă, contrastele de poziţie, vârstă şi scară fac ca imaginea sa să fie bine identificată, uneori plăcută, alteori iritantă. De multe ori a fost percepută ca fiind „în

formă de plăcintă", deşi este perfect rectangulară. Aceasta se datorează, evident, iluziei provocate de poziţia în unghi.

O poziţie spaţială remarcabilă poate transforma elementele în repere în două moduri: prin favorizarea vizibilităţii elementului din mai multe puncte (John Hancock Building din Boston, Richfield Oil Building din Los Angeles) sau prin stabilirea unui contrast local faţă de elementele din vecinătate, de exemplu, o variaţie a retragerii de la aliniament sau a înălţimii. În Los Angeles, pe 7th Street colţ cu Flower Street se afla o clădire veche din lemn gri cu două niveluri, retrasă cu circa trei metri faţă de aliniament, în care se află câteva mici magazine. Această clădire a atras atenţia şi a stimulat imaginaţia multor locuitori. Unul dintre subiecţi chiar a antropomorfizat-o numind-o „micuţa doamnă gri" (în original, „little gray lady", n. red.). Retragerea de la stradă şi scara intimă sunt evenimente notabile şi încântătoare, în contrast cu masivitatea a celorlalte faţade ale frontului construit.

Figura 31

Figura 32. „Little gray lady"/„Micuţa doamnă gri" de pe 7th Street



Amplasarea la o intersecţie ce implică o opţiune de traseu conferă forţă unui reper. În Boston, de exemplu, Telephone Building din Bowdoin Square a fost folosit pentru a determina locuitorii să rămână pe Cambridge Street. Şi activităţile asociate unui element îl pot transforma în reper: o exemplificare mai neobişnuită a acestui caz a fost Symphony Hall din Los Angeles. Acest auditorium se află în totală antiteză cu reprezentativitatea vizuală: amplasat într-un spaţiu închiriat într-o clădire oarecare, pe a cărei plăcuţă indicatoare scrie doar „Baptist Temple", este complet obscur pentru un străin. Forţa sa ca reper pare a fi generată de contrastul şi iritarea resimţite între statutul său cultural şi invizibilitatea fizică. Asocierile de idei tradiţionale sau alte înţelesuri sunt elemente de forţă importante, ca în cazul Faneuil Hall sau State House din Boston. Valoarea ca reper a unui obiect creşte atunci când îi sunt ataşate o poveste, un simbol sau un înţeles.

Reperele îndepărtate, puncte proeminente vizibile din multe poziţii, au fost adesea bine cunoscute, dar numai persoanele nefamiliarizate cu oraşul Boston au părut să le utilizeze într-o măsură mai mare la organizarea oraşului şi la selecţia traseelor de călătorie. Novicele este cel care se ghidează prin raportare la John Hancock Building şi Custom House.

Puţine persoane au avut un simţ precis al localizării acestor repere îndepărtate şi al traseului care conducea la baza fiecărei clădiri. De fapt, majoritatea reperelor îndepărtate din Boston aveau calitatea improprie unei clădiri de a pluti, pentru că baza lor nu era identificată. John Hancock Building, Custom House şi Court House domină silueta generală a oraşului, dar localizarea şi identitatea bazei lor nu este nici pe departe la fel de semnificativă ca cea a vârfului lor.

Cupola aurie a State House din Boston pare a fi una dintre puţinele excepţii de la această reprezentativitate neclară. Unicitatea sa din punct de vedere morfologic şi funcţional, amplasarea pe coama dealului şi expunerea sa către Boston Common, vizibilitatea de la mare distanţă a cupolei sale auriu strălucitoare, toate aceste elemente fac din State House un simbol distinctiv pentru centrul Bostonului. Ea întruneşte simultan calitatea recognoscibilităţii la multe niveluri de referinţă şi a coincidenţei importanţei simbolistice cu cea vizuală.

Figura 58, pag. 170

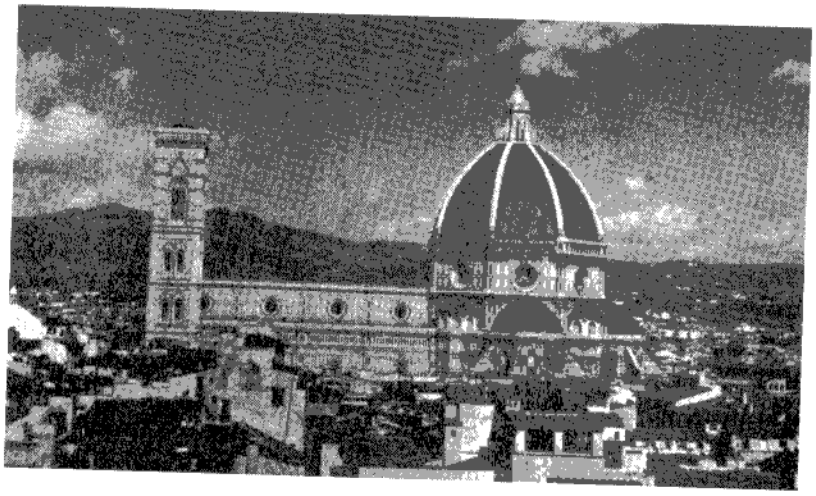
Persoanele care au folosit repere îndepărtate au făcut-o doar pentru orientarea direcțională generală sau, mai frecvent, în moduri simbolice. Pentru unul din subiecți, Custom House dădea unitate Atlantic Avenue pentru că putea fi văzută din orice punct al străzii. Pentru altul, Custom House stabilea un ritm în cartierul financiar, pentru că era vizibilă intermitent din multe puncte din ale zonei.

Domul din Florența este un prim exemplu de reper îndepărtat: vizibil de aproape și de departe, ziua și noaptea; inconfundabil; dominant prin mărime și contur; legat îndeaproape de tradițiile orașului; coincident cu centrul religios și cu cel de tranzit; formând o pereche cu campanila sa astfel încât direcția din care este văzut poate fi estimată de la distanță. Este greu să-ți imaginezi acest oraș fără să ai în minte acest edificiu impresionant.

Figura 33

Reperele locale, vizibile doar în anumite puncte, au fost folosite mult mai frecvent în cele trei orașe studiate. Aceste repere au acoperit întreaga gamă a obiectelor disponibile. Numărul elementelor locale devenite repere pare a fi dependent în mai mare măsură de gradul de familiarizare al observatorului cu împrejurimile decât de elementele în sine. Subiecții nefamiliarizați menționau de obicei doar câteva repere în interviurile luate în birou, deși identificau

Figura 33. Domul din Florența



mult mai multe pe teren. Uneori, sunetele și mirosurile întăreau reperele vizuale, deși nu păreau a constitui repere în sine.

Reperele pot fi izolate, ca evenimente unice fără accente. Cu excepția celor foarte mari sau singulare, reperele sunt referințe slabe, de vreme ce pot fi ratate ușor și necesită o căutare susținută. Simpla localizare a unui semafor sau a unui nume de stradă cere concentrare. Mai frecvent, punctele locale au fost amintite ca grupuri, în cadrul cărora ele se potențau reciproc prin repetiție și erau parțial recunoscute prin referire la context.

O serie secvențială de repere, în care un detaliu cere anticiparea următorului și în care detaliile cheie generează mișcări specifice ale observatorului, a părut să constituie modul standard în care acești oameni s-au deplasat în oraș. În astfel de secvențe existau indicii care declanșau deciziile de schimbare a direcției și indicii de siguranță care îi confirmau observatorului că direcția în care s-a deplasat este cea bună. Adeseori, detalii suplimentare contribuiau la percepția senzației de apropiere de destinația finală sau de obiective intermediare. În egală măsură pentru siguranța emoțională și eficiența funcțională este important ca astfel de secvențe să fie relativ continue, fără pauze mari, deși poate exista o mai mare concentrare a detaliilor în noduri. Ordinea favorizează recunoașterea și memorarea. Observatorii familiarizați cu orașul pot reține o mare cantitate de imagini punctuale în secvențele familiare, chiar dacă lanțul recunoașterilor se poate rupe atunci când ordinea reperelor este inversată sau tulburată.

Interconexiunile dintre elemente

Aceste elemente reprezintă, pur și simplu, materia primă a imaginii ambientului la scara orașului. Ele trebuie asamblate într-o configurație comună pentru a genera o formă satisfăcătoare. Discuțiile precedente s-au rezumat la grupuri de elemente similare (rețele de trasee, grupuri de repere, mozaicuri de zone). Următoarea etapă logică este luarea în considerare a interacțiunilor între perechi de elemente diferite.

Astfel de perechi se pot potența reciproc, rezonând astfel încât să-și accentueze reciproc forța sau pot intra în conflict și se pot distruge. Un reper mare poate domina și elimina din scară o zonă mică de la baza sa. Localizat corect, un alt reper poate fixa și întări

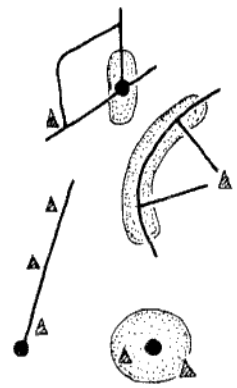
un centru; plasat în afara centrului, un reper poate doar induce în eroare, cum o face John Hancock Building în relație cu Copley Square în Boston. O stradă largă, cu caracterul său ambiguu și simultan de limită și traseu, poate penetra și expune astfel vederii o zonă, în același timp dezmembrând-o. Calitatea de reper poate fi atât de străină caracterului unui cartier încât să dizolve întreaga continuitate a unei zone sau, pe de altă parte, poate crea exact acel contrast capabil să intensifice continuitatea.

Sectoarele, care tind să se extindă la scări mai mari decât celelalte elemente, cuprind în structura lor diverse trasee, noduri și repere cu care sunt astfel, de regulă, relaționate. Aceste alte elemente nu numai că structurează intern zona, ci și intensifică identitatea întregului prin îmbogățirea și conturarea personalității acestuia. Beacon Hill din Boston este un exemplu în acest sens. De fapt, componentele structurii și identității (care sunt elementele imaginii care ne interesează) par să fie depășite pe măsură ce observatorul se deplasează de la un nivel la altul. Identitatea unei ferestre poate fi asimilată unei configurații de ferestre care reprezintă un indiciu de identificare a unei clădiri. Clădirile sunt astfel relaționate încât să formeze un spațiu identificabil, și așa mai departe.

Traseele, dominante în multe imagini individuale și care pot constitui principala resursă în organizarea la scară metropolitană, au legături intime cu alte tipuri de elemente. Nodurile de joncțiune apar automat la intersecțiile importante și la capete, și ar trebui ca prin forma lor să potențeze momentele critice ale unei călătorii. În schimb, aceste noduri nu sunt doar întărite de prezența reperelor (cazul Copley Square), ci oferă un cadru care practic garantează atenția pentru orice astfel de reper. Totodată, traseele capătă identitate și ritm nu numai prin forma lor, prin joncțiunile lor nodale, ci și prin zonele pe care le traversează, prin limitele de-a lungul cărora se deplasează și prin reperele distribuite pe parcursul lor.

Toate aceste elemente acționează împreună, într-un context. Ar fi interesante de studiat caracteristicile diverselor perechi: reper-zonă, nod-traseu etc. Pentru studierea configurației globale, ar fi necesară extinderea ariei de studiu dincolo de aceste perechi de elemente.

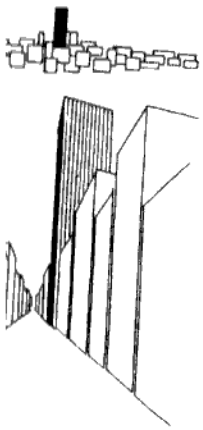
Cei mai mulți observatori au părut să-și grupeze elementele în organizări intermediare care ar putea fi numite complexe. Observatorul percepe complexul ca pe un întreg ale cărui părți sunt interdependente și relativ fixe unele față de altele. Astfel, mulți dintre locuitorii Bostonului ar putea cuprinde mental cele mai multe dintre elementele majore din Back Bay, Boston Common și Beacon Hill și cartierul comercial central într-un complex unic. Această întreagă zonă, în termenii menționați de Brown[8] în experimentele sale la care se referă în capitolul I, a devenit o zonă unică. Pentru alții, mărimea unei astfel de zone unice poate fi mult mai redusă, cuprinzând, de exemplu, cartierul comercial central și doar frontul de proximitate al Boston Common. În afara acestui complex există goluri de identitate. Observatorul trebuie să bâjbâie până la următorul întreg, chiar dacă doar pentru puțin timp. Deși împărtășesc aceeași realitate fizică, cei mai mulți locuitori ai Bostonului par să simtă că există doar o vagă legătură între cartierul de birouri, cel financiar și cel comercial central de pe Washington Street. Această stranie percepție mentală a distanțelor a fost exemplificată și de surprinzătorul vid mental dintre Scollay Square și Dock Square, aflate la doar o intersecție distanță. Distanța psihologică dintre două locuri poate fi mult mai mare sau mai dificilă de depășit decât pare să garanteze simpla separare fizică.



Pentru acest studiu, preocuparea noastră mai degrabă pentru părți decât pentru întreg este o calitate necesară într-un stadiu incipient al investigației. După diferențierea și înțelegerea satisfăcătoare a părților, un studiu poate trece la altă etapă, cea a considerării întregului sistem. Au existat indicii că imaginea ar putea fi un câmp continuu, tulburarea unui element afectându-le cumva și pe celelalte. Chiar și recunoașterea unui obiect este în egală măsură dependentă de context și de forma obiectului. O distorsiune majoră, cum ar fi curbura formei Boston Common, a părut să se reflecte în imaginea Bostonului. Schimbările construcțiilor de scară mare a afectat mai mult decât împrejurimile sale imediate. Dar astfel de efecte la nivelul solului au fost puțin studiate aici.

Imaginea în schimbare

Studiul a pus în evidență faptul că există, mai degrabă, seturi de imagini mai mult sau mai puțin suprapuse și interconectate, decât o singură imagine detaliată a întregului ambient. În mod normal, aceste seturi de imagini erau organizate pe serii de niveluri, mai mult sau mai puțin la scara ariei de referință, astfel încât obser-



vatorul trecea, în funcție de necesități, de la o imagine la nivelul străzii la nivelul unui cartier, al unui oraș sau al unei regiuni metropolitane.

Această organizare pe niveluri este o necesitate într-un ambient amplu și complex. În plus, impune observatorului sarcini suplimentare de organizare, mai ales dacă există puține legături între niveluri. Dacă o clădire înaltă este inconfundabilă în panorama unui oraș, dar nerecognoscibilă de la nivelul solului, înseamnă că s-a pierdut șansa de a solidariza cele două imagini la două niveluri diferite de organizare. Pe de altă parte, State House de pe Beacon Hill pare să penetreze mai multe niveluri ale imaginii, ocupând o poziție strategică în organizarea centrului.

Imaginile pot fi diferite nu doar prin scara ariei de referință, ci și în funcție de punctul de observație, de momentul zilei sau de anotimp. Imaginea Faneuil Hall privită dinspre piețe trebuie asociată cu imaginea sa văzută dintr-o mașină care circulă pe Central Artery. Imaginea Washington Street trebuie să-și păstreze continuitatea și câteva elemente invariabile și pe timp de noapte și pe timp de zi. Pentru a realiza această continuitate în fața unei confuzii senzoriale, mulți observatori au eliminat din imaginile lor conținutul vizual, folosind formule abstracte ca „restaurant" sau „a doua stradă". Aceste abstracțiuni operează și ziua și noaptea, pentru pietoni sau șoferi, pe ploaie sau vreme însorită, deși cu un oarecare efort și cu anumite pierderi.

Totodată, observatorul trebuie să-și adapteze imaginea la modificările în timp ale realității fizice înconjurătoare. Los Angeles a ilustrat legăturile practice și emoționale induse pe măsură ce imaginea se confrunta cu schimbări fizice constante. Ar fi important de știut cum se poate menține continuitatea în contextul acestor schimbări. Așa cum este necesară existența unor legături între nivelurile de organizare, tot așa de importantă este și menținerea continuităților care rezistă schimbărilor majore. Acest proces poate fi facilitat prin păstrarea unui copac bătrân, a urmelor unui traseu sau a unui caracter regional.

Ordinea în care au fost desenate schițele hărților de imagini pare să indice că imaginea se dezvoltă sau crește în diferite moduri. Aceasta ar putea avea legătură cu modul în care aceasta se dezvoltă inițial, pe măsură ce un individ se familiarizează cu ambientul său. Au fost evidente câteva tipuri de dezvoltare:

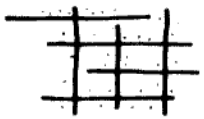
a. Destul de frecvent, imaginile s-au dezvoltat de-a lungul și apoi în afara liniilor familiare de deplasare. Astfel, o hartă poate fi desenată extinzându-se dincolo de un punct de intrare sau începând de la o linie de bază ca Massachusetts Avenue.

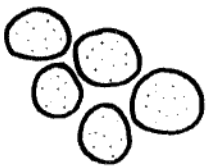
b. Alte hărți au început cu construcția unui contur închis cum este peninsula Boston, care a fost apoi completat spre centru.

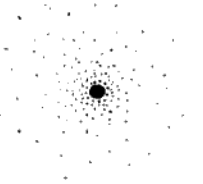
c. Alți subiecți, în special în Los Angeles, au început prin desenarea unei configurații repetitive de bază (rețeaua de trasee), căreia i-au adăugat ulterior detalii.

d. Câteva hărți au început ca un set de zone adiacente, care au fost apoi detaliate prin conexiuni și detalii.

e. Câteva exemple din Boston s-au dezvoltat dintr-un nucleu familiar, un element familiar dens de care a fost atașat în final întregul.

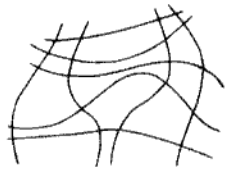






Imaginea însăși nu a fost un model precis, miniaturizat al realității, redus la scară și abstractizat în mod coerent. Simplificând, imaginea a fost realizată prin reducerea, eliminarea sau chiar adăugarea unor elemente la realitate, prin fuziune și distorsiune, prin relaționarea și structurarea părților. Pentru scopul ei, a fost suficient, poate chiar mai bine, ca această imagine să fie reorganizată, distorsionată, „ilogică". Într-un fel, era asemănătoare celebrei viziuni caricaturale a ziarului New Yorker asupra Statele Unite.

Indiferent de gradul de distorsiune, a existat un element puternic de invariant topologic cu respectarea realității. A fost ca și cum harta ar fi fost desenată pe o foaie de cauciuc extrem de flexibil: direcțiile au fost răsucite, distanțele extinse sau comprimate, elementele mari atât de schimbate față de scara reală de proiecție încât la o primă vedere erau de nerecunoscut. Dar ordinea a fost de obicei cea corectă, harta a fost arareori ruptă și lipită la loc în altă ordine. O astfel de continuitate este necesară pentru ca imaginea să aibă valoare.



Calitatea imaginii

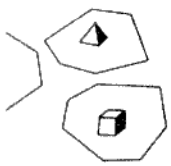
Studiul diverselor imagini individuale ale locuitorilor din Boston au pus în evidență câteva alte deosebiri între ele. De exemplu, imaginile unui element erau diferite de la un observator la altul, în termenii densității lor relative, de exemplu, în ceea ce privește gra-

dul de detaliere. Puteau fi relativ dense, ca o imagine a Newbury Street care identifica fiecare clădire pe parcursul său, sau relativ diluate, atunci când aceeași stradă era caracterizată pur și simplu ca stradă mărginită de fronturi de clădiri vechi cu funcțiuni mixte.

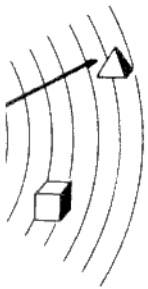
Se poate face și o altă distincție între imagini concrete, vii din punct de vedere senzorial și cele foarte abstracte, generalizate, golite de conținutul senzorial. Astfel, imaginea mentală a unei clădiri poate fi vie, implicând forma, culoarea, textura și detaliile, sau relativ abstractă, structura fiind identificată ca „restaurant" sau „a treia clădire de la colț".

„Viu" nu înseamnă neapărat dens, după cum „diluat" nu înseamnă abstract. O imagine poate fi și în același timp densă și abstractă, ca în cazul dispecerului de taxi, care cunoaște străzile prin relaționarea numărului fiecărei case cu folosința, intersecție după intersecție, fără să poată descrie însă concret clădirile respective.

Imaginile pot fi deosebite și în funcție de calitatea lor structurală: modul de organizare și de interacțiune al părților componente. Au existat patru etape de creștere continuă a preciziei structurale:



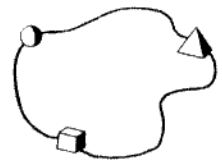
a. Diversele elemente erau libere; nu existau o structură sau relații între părți. Nu am întâlnit cazuri pure de acest tip, dar câteva imagini erau clar dezmembrate, cu goluri mari și multe elemente fără legătură între ele. Aici deplasarea rațională era imposibilă fără ajutor din afară, fără să se recurgă la o acoperire sistematică a întregii zone (ceea ce însemna construcția pe loc a unei noi structuri).



b. În alte situații, structura a devenit pozițională; părțile erau mai mult sau mai puțin conectate în ceea ce privește direcția lor generală și poate chiar distanța relativă dintre ele, dar rămâneau încă dezasamblate. O doamnă intervievată, în mod special, își stabilea întotdeauna legăturile cu câteva elemente, fără să cunoască diversele conexiunile dintre ele. Deplasarea se realiza prin căutare, mișcare în direcția generală corectă, bâjbâind înainte și înapoi pentru a acoperi vizual o zonă, pentru o corectă estimare a distanței și diminuarea abaterilor de la traseu.

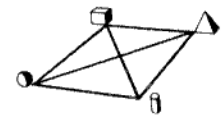
c. Cel mai frecvent, structura a fost flexibilă; părțile erau conectate între ele, dar într-un mod lax și flexibil, elastic. Ordinea elementelor era știută, dar harta mentală putea fi distorsionată într-o anume măsură, iar distorsiunile puteau fluctua. Unul dintre subiecți spunea:

„Îmi place să mă gândesc la câteva puncte centrale și la cum pot ajunge de la unul la altul, dar nu mă obosesc să aflu restul".



Cu o structură flexibilă, deplasarea era mai ușoară, desfășurându-se de-a lungul unor trasee cunoscute, în secvențe cunoscute. Cu toate acestea, deplasarea între perechile de elemente care nu sunt conectate în mod normal sau de-a lungul altor trasee decât cele obișnuite poate genera confuzii.

d. Pe măsura multiplicării conexiunilor, structura tindea să devină rigidă; părțile erau ferm legate în toate dimensiunile, iar distorsiunile încorporate. Posesorul unei astfel de hărți se poate deplasa mult mai liber și poate interconecta puncte noi după cum dorește. Pe măsură ce crește densitatea imaginii, ea începe să capete caracteristicile unui câmp total în care interacțiunile sunt posibile pe orice direcție și la orice distanță.



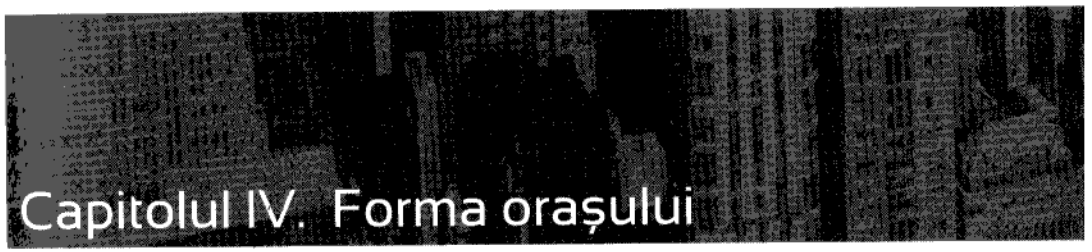
Aceste caracteristici ale structurii se pot aplica în diferite moduri și la diferite niveluri. De exemplu, două zone ale orașului pot avea fiecare o structură internă rigidă și se pot conecta într-o zonă de alipire sau într-un nod. Această conexiune poate, însă, să nu se cupleze cu structurile interne, astfel încât conexiunea însăși este pur și simplu flexibilă. Acest efect a părut să se producă în cazul mai multor locuitori din Boston la Scollay Square, de exemplu.

Structura totală se mai poate distinge într-un mod complet diferit. Pentru unii, imaginile lor erau organizate aproape instantaneu, sub forma unei serii de întregi și părți ordonate de la general la particular. Această organizare avea aspectul unei hărți statice. Conexiunile aveau loc printr-o generalizare necesară realizării punților de legătură, urmată de o întoarcere la particularul dorit. De exemplu, pentru a ajunge de la City Hospital la Old North Church, un observator trebuia să se gândească mai întâi la faptul că City Hospital se află în South End, iar South End în centrul Bostonului, apoi să localizeze North End în Boston și Old North Church în North End. Un astfel de tip de imagine poate fi numit ierarhic.

Pentru alții, imaginea a fost asamblată într-un mod mai dinamic, părțile fiind interconectate printr-o ordine temporală (chiar dacă timpul fusese relativ scurt), și reprezentată ca și când ar fi fost văzută printr-o cameră de filmare. Imaginea era, astfel, mult mai strâns legată de experiența reală a deplasării prin oraș. Acest proces poate fi numit organizare continuă, implicând o derulare a interconexiunilor, nu ierarhii statice.

S-ar putea deduce de aici că cele mai valoroase imagini sunt cele care se apropie cel mai mult de un câmp total puternic, dens, rigid și viu, care utilizează concentrat toate tipurile de elemente și de caracteristici formale și care poate fi asamblat ierarhic sau continuu, în funcție de situație. Putem afla, desigur, că o astfel de imagine este rară sau imposibilă, că există tipuri puternice de indivizi sau culturale care nu pot transcende abilitățile lor fundamentale. În acest caz, un ambient ar trebui orientat spre tipul cultural adecvat sau configurat în multe feluri pentru a satisface variatele cerințe ale locuitorilor săi.

Suntem angajați în efortul continuu de a ne organiza împrejurimile, de a le structura și identifica. Diverse ambiente se pretează mai mult sau mai puțin la astfel de acțiuni. Dacă vom reuși să ne reconfigurăm orașele, ar trebui să le putem da o formă care să faciliteze aceste eforturi de organizare, nu să le zădărnicească.



Capitolul IV. Forma orașului

Avem ocazia de a da lumii noastre urbane forma unui peisaj capabil să evoce imagini, vizibil, coerent și clar. Acest demers va impune o nouă atitudine din partea locuitorului orașului și o reorganizare a formei fizice a vecinătăților sale în forme cu impact vizual, care se organizează de la un nivel la altul în timp și spațiu și care se pot constitui ca simboluri ale vieții urbane. Studiul de față oferă indicii în acest sens.

Multe dintre obiectele pe care suntem obișnuiți să le numim frumoase, cum ar fi un tablou sau un copac, sunt obiecte cu scop unic în cadrul cărora, prin dezvoltare îndelungată sau prin amprenta unei voințe, există o legătură intimă și vizibilă de la detaliile de finețe la întreaga structură. Un oraș este o organizare cu scopuri multiple, în schimbare, este o structură care adăpostește multe funcțiuni, construită relativ repede de către un număr mare de indivizi. O specializare absolută care ar angrena totul este improbabilă și indezirabilă. Forma trebuie să fie plastică, astfel încât să poată fi modelată conform scopurilor și percepțiilor locuitorilor.

Totuși, există funcțiuni fundamentale care pot fi expresia formelor orașului: circulația, ocuparea terenurilor, centrele cheie. Speranțele

și plăcerile comune, simțul comunitar pot fi materializate. În plus, dacă ambientul este vizibil organizat și clar identificat, locuitorul îi poate asocia propriile semnificații și conexiuni. Atunci va deveni un *loc* real, remarcabil și inconfundabil.

Pentru a da un singur exemplu, Florența este un oraș cu o identitate puternică, un oraș iubit. Deși pentru străini, orașul pare la început rece sau constrângător, ei nu îi pot nega intensitatea specială. Să trăiești într-un astfel de loc, oricare ar fi problemele economice sau sociale, pare să aprofundeze experiența, generând încântare, melancolie sau simțul apartenenței.

Figura 34

Orașul are, desigur, o istorie economică, politică și culturală de mare anvergură, iar evidența vizuală a acestui trecut explică în mare parte identitatea puternică a Florenței. Dar este, de asemenea, un oraș foarte vizibil. Este amplasat într-o depresiune colinară de-a lungul râului Arno, astfel încât și orașul și dealurile înconjurătoare sunt vizibile reciproc aproape întotdeauna. La sud, spațiul deschis pătrunde până aproape de centrul orașului, creând un contrast clar, iar de pe terasa unuia dintre ultimele dealuri abrupte se deschide o panoramă „de sus" a centrului orașului. La nord, câteva mici așezări distincte, cum sunt Fiesole și Settignano, sunt vizibil „cocoțate" pe dealurile specifice zonei. Din centrul cu semnificație simbolică precisă și nod de transport al orașului se ridică, uriașă și inconfundabilă, cupola Domului, flancată de campanila lui Giotto, un punct de orientare vizibil din orice parte a orașului și de la mulți kilometri în afara lui. Acest dom este simbolul Florenței.

ura 33, pag. 82

Centrul orașului are caracteristici distinctive de o forță aproape opresivă: străzi înguste ca niște fante, pavate cu piatră; clădiri înalte din piatră și stuc, de culoare gri-gălbuie, cu obloane, grilaje de fier și intrări ca de pivniță, cu cornișele adânci specifice Florenței. În această zonă se află multe noduri puternice, ale căror forme distincte sunt potențate de utilizarea lor specială sau de clasa utilizatorilor. Zona centrală este punctată de repere, fiecare cu propriul nume și propria poveste. Râul Arno traversează întregul oraș și îl leagă de peisajul înconjurător.

Locuitorii sunt puternic atașați de aceste forme clare și diferențiate, fie prin experiența istoriei, fie prin propria experiență. Fiecare loc urban este imediat recunoscut și generează un număr uriaș de asocieri mentale care se completează reciproc. Ambientul vizual

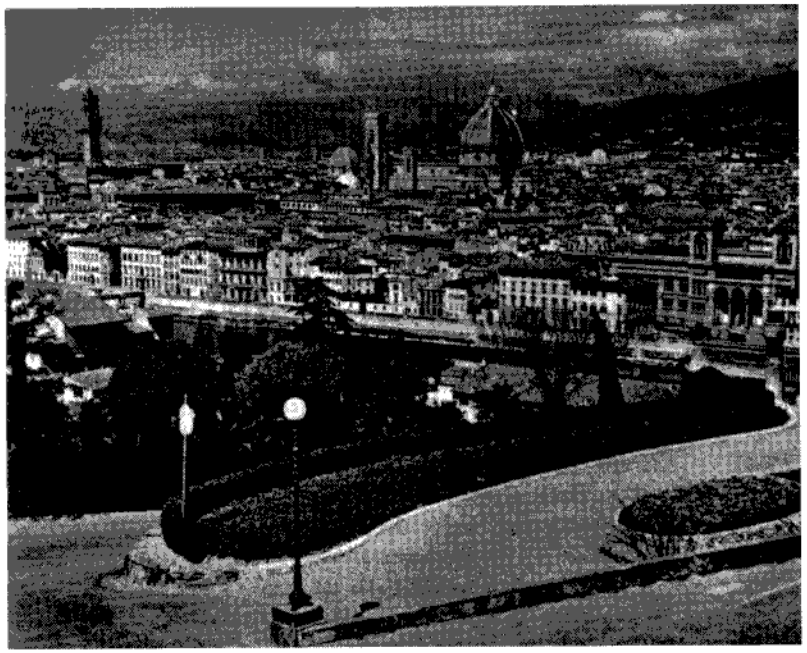


Figura 34. Florența văzută dinspre sud

devine parte integrantă a vieții locuitorilor săi. Orașul nu este nicidecum perfect, chiar și în sensul limitat al capacității de a evoca imagini. Nici succesul vizual al orașului nu se datorează acestei unice calități, dar pare să existe o plăcere simplă, instinctivă, un sentiment de satisfacție, o bucurie a prezenței și un sentiment de apartenență generat de simpla vedere a orașului sau de șansa de a te plimba pe străzile lui.

Florența este un oraș neobișnuit. Într-adevăr, chiar dacă nu ne limităm doar la Statele Unite, orașul puternic vizibil este încă o raritate. Sate sau zone de oraș capabile să evoce imagini sunt multe, dar s-ar putea să nu existe mai mult de 20 sau 30 de orașe în lume care să aibă o imagine foarte puternică. Chiar și dintre acestea, niciunul nu depășește câțiva kilometri pătrați. Deși metropolele nu mai sunt un fenomen rar, nu există nicăieri în lume o regiune metropolitană cu un caracter vizual puternic

sau o structură evidentă. Orașele celebre suferă toate de aceeași dispersie anonimă la periferie.

Ne putem întreba, atunci, dacă este de fapt posibilă existența unei metropole (sau chiar a unui oraș) capabilă să evoce imagini în mod coerent; și, în cazul în care ar exista, dacă ar fi apreciată. Având în vedere lipsa exemplelor, este necesară o argumentație bazată mai ales pe supoziții și pe proiecția evenimentelor trecute. Percepția umană a căpătat amploare în fața noilor provocări și există puține motive să credem că acest proces nu s-ar putea repeta. Faptul că o astfel de nouă organizare la scară mare este posibilă este dovedit de zonele de autostradă existente.

Este, totodată, posibil să citățm exemple de forme vizibile la această scară mai mare care nu provin din zonele urbane. Cei mai mulți dintre noi ne amintim câteva peisaje preferate care sunt diferite de altele, au structura și forma clară pe care am vrea să le reproducem în mediile noastre de viață. Peisajul de la sud de Florența, pe drumul spre Poggibonsi, are aceste caracteristici kilometru după kilometru. Văile, culmile și dealurile sunt de o mare diversitate, dar formează un sistem comun. Munții Apenini mărginesc orizontul la nord și la est. Pământul agricol, vizibil pe distanțe mari, este intens cultivat – grâu, măslini, vii – fiecare plantație fiind ușor de distins după propria culoare și formă. Fiecare cută a pământului este vizibilă prin organizarea câmpurilor, plantațiilor și drumurilor; fiecare deluşor are în vârf o mică așezare, o biserică sau un turn, astfel încât fiecare poate spune: „aici este orașul meu, acolo este celălalt". Ghidați de structura geologică a elementelor naturale, locuitorii au reușit să-și adapteze acțiunile într-un mod delicat și vizibil. Peisajul este un întreg și totuși fiecare dintre părți se distinge de cea de lângă ea.

Sandwich din New Hampshire poate constitui un alt exemplu acolo unde White Mountains se scufundă în izvoarele râurilor Merrimac și Piscataqua. Zona dens împădurită a munților se află în contrast puternic cu zona pe jumătate cultivată de la poale. La sud, munții Ossipee sunt o ultimă zonă de dealuri izolată. Câteva dintre vârfuri, cum este muntele Chocorua, au o formă individuală aparte. Efectul este mai intens în „intervale", platourile de la poalele munților, care sunt eliberate în întregime și care dau acea impresie stranie și puternică de „loc" special, perfect comparabilă cu senzația puternică de identitate locală din Florența. La momentul la care tot terenul de la poalele munților a fost eliberat pentru agricultură, întregul peisaj trebuie să fi avut această calitate.

Hawaii poate fi un alt exemplu, mai exotic, cu munții săi ascuțiți, pietrele intens colorate și dealurile înalte, vegetația luxuriantă și bine individualizată, contrastul dintre ocean și uscat și tranzițiile dramatice de la o parte a insulei la alta.

Acestea sunt, desigur, exemple personale; cititorul poate să le substituie cu propriile exemple. Ocazional ele sunt produsul unor puternice evenimente naturale ca în Hawaii; mai adesea, ca în Toscana, sunt produsul modificărilor induse de activitatea umană, cu scopuri clare și cu tehnologii comune, asupra structurii de bază produse prin procese geologice continue. Dacă este încununată de succes, această modificare este făcută cu conștiința existenței interconexiunilor și individualității resurselor naturale și scopurilor omului.

Ca lume artificială, orașul trebuie să fie, în sensul cel mai bun, realizat prin artă, adaptat scopurilor umane. Este vechiul nostru obicei de a ne adapta la ambient, de a discrimina și organiza din punctul de vedere al percepțiilor tot ce este oferit simțurilor noastre. Supraviețuirea și dominanța s-au bazat pe această adaptabilitate senzorială, dar acum putem trece la o nouă etapă a acestei interacțiuni. Pe terenul propriu, putem începe să adaptăm ambientul însuși la configurația perceptivă și la procesul simbolic ale ființei umane.

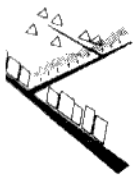
Proiectarea traseelor

A crește capacitatea mediului urban de a evoca imagini înseamnă a-i facilita identificarea și structurarea vizuală. Elementele izolate anterior – trasee, limite, repere, noduri și zone – sunt cărămizile de construcție ale unor structuri solide și diferențiate la scara urbană. Ce indicii putem extrage din materialul precedent cu privire la caracteristicile pe care le-ar avea aceste elemente într-un ambient capabil să evoce imagini în mod real?

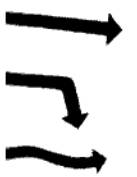
Traseele, rețeaua liniilor obișnuite sau potențiale de deplasare prin complexul urban, sunt cele mai puternice mijloace prin care poate fi ordonat întregul. Liniile cheie de deplasare ar trebui să aibă o

calitate singulară care să le izoleze de căile de circulaţie înconjurătoare: o concentrare a unei folosinţe sau activităţi speciale de-a lungul limitelor, o calitate spaţială caracteristică, o textură specială a pavajului sau faţadelor, un anumit model de iluminare, un set unic de mirosuri sau sunete, un detaliu sau un mod de plantare tipice. Washington Street poate fi cunoscută pentru comerţul intensiv şi pentru spaţiul îngust ca o fantă, Commonwealth Avenue după aliniamentul central de arbori.

Aceste caracteristici trebuie aplicate astfel încât să ofere continuitate traseului. Dacă una sau mai multe dintre aceste calităţi se aplică în mod coerent de-a lungul liniei de deplasare, atunci traseul poate fi reprezentat ca un element continuu, unitar. Poate fi vorba despre plantarea arborilor pe un bulevard, despre o culoare sau o textură unică a pavajului sau despre continuitatea clasică a faţadelor care îl mărginesc. Această regularitate poate fi ritmică, o repetiţie a deschiderilor spaţiale, a monumentelor sau a farmaciilor de la colţul străzii. Concentrarea plimbării obişnuite de-a lungul unui traseu, ca în cazul unei linii de tranzit, va întări această imagine continuă, familiară.



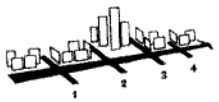
Aceasta conduce spre ceea ce ar putea fi numit o ierarhie vizuală a străzilor şi a căilor de circulaţie, analogă transpunerii în termeni familiari a unei ierarhii funcţionale: o separare senzorială a acestora din canalele de deplasare cheie şi unificarea lor ca elemente perceptive continue. Aceasta este osatura imaginii oraşului.



Linia de deplasare trebuie să aibă o direcţie clară. Creierul uman este deranjat de schimbările de direcţie succesive sau de curbele graduale, ambigue care conduc, în final, la schimbări de direcţie majore. Curbele continue ale străzilor Veneţiei sau ale celor din unul dintre planurile romantice ale lui Olmsted[1] sau curba graduală a Atlantic Avenue din Boston, generează confuzii tuturor observatorilor, mai puţin celor bine adaptaţi. Un traseu drept are, evident, o direcţie clară, dar acelaşi lucru se poate spune şi despre un traseu care are câteva viraje bine definite în unghi drept sau câteva curbe uşoare care nu îi schimbă direcţia de bază.

Observatorii par să înzestreze un traseu cu un sens de deplasare sau o direcţie ireversibilă şi să identifice o stradă prin destinaţia către care se îndreaptă. De fapt, o stradă este considerată o cale de a ajunge undeva. Traseul trebuie să susţină această percepţie prin puncte terminus bine definite şi printr-un gradient sau printr-o diferenţiere direcţională, astfel încât să existe impresia de mişcare şi cele două direcţii opuse să difere. Un gradient comun este cel al pantei terenului, în mod frecvent o persoană fiind îndrumată să meargă „în susul" sau „în josul" străzii. Mai sunt, însă, şi altele. O înmulţire progresivă a indicatoarelor, magazinelor sau a populaţiei de pe stradă poate marca apropierea de un nod comercial; poate exista şi un gradient al culorii, texturii sau plantării; o scurtare a distanţei dintre intersecţii sau o îngustare a spaţiilor poate semnala apropierea de centrul oraşului. Pot fi folosite şi asimetriile. Cineva se poate deplasa pe un traseu „ţinând parcul pe stânga" sau îndreptându-se „spre cupola aurie". Pot fi folosite săgeţile indicatoare sau este posibil ca toate suprafeţele orientate către o anumită direcţie să aibă o culoare codificată. Toate aceste mijloace fac din traseu un element orientat care constituie o referinţă pentru alte elemente. Nu există riscul de a intra pe un „drum greşit".

Dacă poziţiile de-a lungul unei linii de deplasare pot fi diferenţiate într-o manieră cuantificabilă, atunci linia nu este doar orientată, ci şi scalată. Simpla numerotare a caselor este o astfel de tehnică. O modalitate mai puţin abstractă este marcarea pe această linie a unui punct identificabil, astfel încât să se constituie ca punct de referinţă pentru identificarea altor locuri, situate astfel „înainte" sau „după" acesta. Mai multe puncte de control înseamnă o definire mai clară a liniei de deplasare. Totodată, o trăsătură (cum este spaţiul unui canal de deplasare) poate înregistra o modulare a gradientului cu ritm variabil, astfel încât schimbarea însăşi să aibă o formă recognoscibilă. Astfel, s-ar putea spune că un loc anume se află „chiar înainte ca strada să se îngusteze brusc" sau „pe coama dealului, înainte de panta spre vârf". Observatorul care se deplasează poate simţi nu numai că „merge în direcţia cea bună", dar şi că „aproape a ajuns". Când o călătorie conţine o astfel de serie de elemente distincte, atingerea şi depăşirea mai multor sub-obiective succesive, deplasarea capătă sens şi devine o experienţă în adevăratul sens al cuvântului.



Observatorii sunt impresionaţi, chiar şi la nivelul memoriei, de aparenta calitate „chinestezică" a unui traseu, de sensul deplasării de-a lungul acestuia: întoarceri, urcuşuri, coborâşuri. Această afirmaţie se verifică mai ales când traseul este parcurs în mare

viteză. O mare curbă descendentă care se apropie de centrul oraşului poate oferi o imagine memorabilă. Simţurile tactile şi inerţiale sunt prezente în percepţia mişcării, dar văzul pare a fi dominant. Obiectele situate de-a lungul traseului pot fi astfel plasate încât să amplifice efectul de paralaxă sau perspectivă a mişcării sau se poate asigura vizibilitatea traseului de parcurs. Formarea dinamică a liniei de deplasare va da identitate traseului şi va genera o experienţă continuă în timp.

Orice expunere vizuală a traseului sau a obiectivului său îi îmbunătăţeşte imaginea: un pod mare, un bulevard axial, un profil concav sau silueta distantă a destinaţiei finale. Prezenţa traseului poate fi evidenţiată de repere înalte sau de alte indicii aflate de-a lungul său. Linia vitală de deplasare devine palpabilă vizual şi poate deveni simbolul unei funcţiuni urbane fundamentale. Invers, experienţa este îmbunătăţită dacă traseul relevă călătorului prezenţa altor elemente ale oraşului: dacă le penetrează sau le atinge tangenţial, dacă oferă indicii şi simboluri privind elementele parcurse. De exemplu, metroul, în loc să fie construit în subteran, poate ieşi la suprafaţă în zona comercială sau o staţie poate evoca prin forma sa elemente naturale de la suprafaţă. Traseul poate fi astfel organizat încât fluxul însuşi să devină evident senzorial: benzile de circulaţie separate, rampele şi spiralele ar permite celor implicaţi în trafic să-şi mai tragă sufletul şi să contemple împrejurimile. Toate acestea sunt tehnici care măresc orizontul vizual al călătorului.

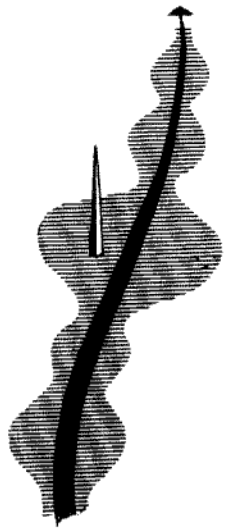
În mod normal, un oraş este structurat de către un set organizat de trasee. Punctul strategic într-o astfel de organizare este intersecţia, punctul de conexiune şi decizie pentru observatorul aflat în mişcare. Dacă acest punct poate fi clar vizualizat, dacă intersecţia însăşi oferă o imagine dinamică şi dacă joncţiunea celor două trasee este exprimată cu claritate şi respect reciproc, atunci observatorul poate construi o structură satisfăcătoare. Park Square din Boston este o intersecţie ambiguă între două artere de suprafaţă majore; intersecţia Arlington Street şi Commonwealth Street este clară şi bine definită.

În general, staţiile de metrou nu reuşesc să constituie asemenea joncţiuni vizuale clare. Trebuie acordată o grijă specială explicării intersecţiilor complicate ale sistemului modern de trasee.

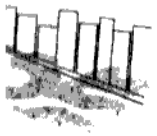
În mod normal, intersecţia a mai mult de două trasee este greu de conceptualizat. O structură de trasee trebuie să aibă o formă simplă pentru ca imaginea ei să fie clară. Este vorba de o simplitate mai degrabă topologică decât geometrică, astfel că o intersecţie în unghi neregulat, dar aproximativ drept este preferabilă unei intersecţii precise între trei străzi. Exemple de astfel de structuri simple sunt intersecţiile paralele sau în formă de fus: una, două sau trei intersecţii succesive în unghi drept, dreptunghiulare sau între axe unite.

Totodată, traseele pot fi reprezentate nu ca formă specifică a unor elemente individuale, ci ca reţea ce explică relaţiile tipice dintre toate traseele unui ansamblu, fără a identifica un traseu anume. Această condiţie implică o grilă care are o anumită consecvenţă a direcţiei, a relaţiilor topologice reciproce sau a spaţiilor interstiţiale. O tramă complet rectangulară le combină pe toate trei, dar invariabilitatea direcţională sau topologică pot fi fiecare destul de eficiente. Imaginea se clarifică dacă toate traseele care converg către un sens topologic sau o direcţie cardinală sunt diferenţiate vizual de celelalte. Astfel, distincţia spaţială dintre străzile şi bulevardele din Manhattan este eficientă. Culoarea, plantarea sau alte detalii pot constitui şi ele elemente de diferenţiere. Numele şi numerotarea străzilor, gradienţii spaţiali, topografia sau detaliile şi diferenţierile din cadrul reţelei, toate pot imprima tramei stradale un sens progresiv sau chiar scalar.

Există o modalitate finală de organizare a unui traseu sau a unui ansamblu de trasee, care va deveni de maximă importanţă într-o lume a marilor distanţe şi viteze. Prin analogie cu muzica, această modalitate poate fi numită „melodică". Evenimentele şi caracteristicile prezente de-a lungul unui traseu – repere, schimbări spaţiale, senzaţii dinamice – pot fi organizate ca o linie melodică, sesizată şi reprezentată ca formă percepută într-un interval de timp substanţial. Dacă imaginea ar fi mai degrabă aceea a unei melodii complete decât a unei serii de puncte separate, se presupune că imaginea ar fi mai cuprinzătoare şi mai puţin solicitantă. Forma ar putea fi secvenţa clasică introducere-dezvoltare-punct culminant-concluzie, sau ar putea îmbrăca forme mai subtile, în mod similar celor care evită concluziile finale. Apropierea de San Francisco prin traversarea golfului sugerează o astfel de organizare melodică. Tehnica oferă un câmp larg de acţiune dezvoltării şi experimentării în domeniul proiectării.



Proiectarea celorlalte elemente



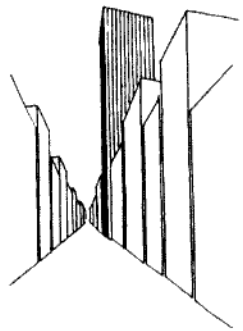
Ca și traseele, limitele impun o anumită continuitate a formei pe toată lungimea lor. Limita unui cartier de afaceri, de exemplu, poate fi un concept important, dar greu de identificat în teren pentru că nu are o continuitate recognoscibilă a formei. Limita câștigă vigoare dacă este vizibilă lateral de la distanță, dacă ilustrează un gradient clar al personalității unei zone și dacă se constituie ca legătură evidentă între cele două zone învecinate. Astfel, terminarea bruscă a orașului medieval la zidul de incintă, ferestrele orientate către parc ale apartamentelor din zgârie-norii din jurul Central Park, tranziția clară de la apă la uscat a unei ieșiri la ocean, sunt toate impresii vizuale puternice. Când două zone puternic contrastante sunt alăturate și linia care le unește este la vedere, atenția vizuală se concentrează ușor.

În mod particular, dacă zonele învecinate nu sunt contrastante, este utilă diferențierea celor două laturi ale limitei, pentru a orienta observatorul în sensul „înăuntru-în afară". Această diferențiere se poate realiza prin folosirea de materiale contrastante, printr-o concavitate pronunțată a liniei sau prin plantare. Totodată, limitei i se poate da o formă care să sugereze o orientare pe toată lungimea, printr-un gradient, prin puncte identificabile la diverse intervale sau prin individualizarea unui capăt față de celălalt. Când limita nu este continuă și clar definită, este important ca la capete să existe elemente terminale distincte, ușor identificabile, care să completeze și să o localizeze. La Boston, imaginea deschiderii orașului către ocean, a cărei continuitate cu malurile râului Charles nu este înregistrată mental, nu este ancorată perceptiv la niciunul dintre capete și, în consecință, este un element indecis și confuz în imaginea globală a orașului.

O limită poate fi mai mult decât o simplă barieră dominantă dacă se permite penetrarea sa vizuală sau prin mișcare, dacă este structurată prin luarea în considerare în egală măsură a celor două zone situate de o parte și de alta a ei. Numai atunci limita devine o linie de sutură și nu o barieră, o linie de schimburi și legături între două zone.

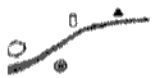
Dacă o limită importantă are mai multe conexiuni vizuale și de circulație cu restul structurii orașului, atunci ea devine un element de referință pentru toate celelalte. O cale de sporire a vizibilității unei limite este creșterea accesibilității sau utilizării, ca de exemplu atunci când se deschide accesul către țărmul oceanului pentru trafic sau agrement. O altă cale ar putea fi construirea fronturilor la înălțime, vizibile de la mare distanță.

Pe de altă parte, caracteristica esențială a unui reper viabil este singularitatea, contrastul său cu contextul sau fundalul. Poate fi vorba despre proiectarea siluetei unui turn pe fundalul unor acoperișuri joase, despre flori pe fundalul unui zid de piatră, despre o suprafață luminoasă pe o stradă mohorâtă, o biserică printre magazine, un relief pe o fațadă lisă. Un relief spațial atrage în mod special atenția. Pot fi necesare controlul reperului și al contextului: restricția semnelor la suprafețele specificate, limite de înălțime care se aplică tuturor clădirilor, dar nu uneia anume. Totodată, obiectul este mai ușor de remarcat dacă are o formă generală clară, o coloană sau o sferă, de exemplu. Dacă la aceasta se adaugă și o bogăție a detaliului sau a texturii, obiectul va atrage cu siguranță privirile.

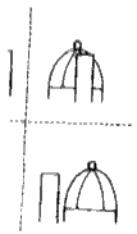


Un reper nu este în mod necesar un obiect mare; poate fi la fel de bine un mâner de ușă sau o cupolă. Amplasamentul său este crucial: dacă este larg sau la înălțime, cadrul spațial trebuie să ofere vizibilitate reperului; în cazul în care cadrul spațial este restrâns, există anumite zone care concentrează atenția mai mult decât altele: suprafețele pavate, fațadele din proximitate, la nivelul ochiului sau mai jos. Orice schimbări majore de trafic – noduri, puncte de decizie – sunt locuri de intensificare a percepției. Interviurile au pus în evidență două situații: clădirile obișnuite plasate în puncte de decizie ale traseului sunt clar memorate, în timp ce clădirile mai deosebite plasate de-a lungul unui traseu continuu pot trece neobservate. Un reper este și mai puternic dacă este vizibil pentru mai mult timp de la distanță, cu atât mai mult dacă direcția de privire este distinctă. Dacă o structură poate fi identificată de aproape sau de la distanță, din mișcare cu viteză redusă sau rapidă, noaptea sau ziua, atunci ea poate deveni un reper stabil, o ancoră în percepția lumii urbane complexe și instabile.

Forța imaginii crește când reperul coincide cu o concentrare rezultată prin asocieri mentale. Dacă o clădire deosebită este scena unui eveniment istoric sau dacă ușa viu colorată este a casei tale, acestea sunt, într-adevăr, repere. Chiar și atribuirea unui nume are forță, dacă acel nume este general cunoscut și acceptat. Într-adevăr, pentru a da un sens ambientului nostru, este necesară o astfel de coincidență a asocierii mentale cu capacitatea de a evoca imagini.



Dacă nu sunt dominante, reperele izolate pot fi referințe slabe doar prin ele însele. Recunoașterea lor solicită o atenție susținută. Totuși, dacă sunt grupate, aceste repere se potențează reciproc într-o manieră mai mult decât aditivă. Observatorii familiarizați creează grupuri de repere din materialul cel mai puțin promițător și depind de un set integrat de semne, fiecare semn luat în parte fiind prea slab pentru a fi înregistrat. Reperele pot fi, de asemenea, aranjate într-o ordine continuă, astfel încât o întreagă călătorie este identificată și devine confortabilă printr-o succesiune familiară a detaliilor. Străzile întortocheate ale Veneției devin ușor de parcurs după una sau două experiențe, pentru că există multe detalii distinctive care pot fi rapid organizate secvențial. Mai puțin uzual, reperele pot fi grupate în configurații a căror formă poate indica direcția din care sunt văzute. Perechea de repere cupolă - campanilă a Florenței este un exemplu în acest sens.

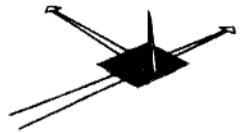


Nodurile sunt punctele de ancoraj conceptuale ale orașelor noastre. Totuși, în Statele Unite ele au rareori o formă capabilă să susțină acest rol, cu excepția unei anumite concentrări a activității.

Prima condiție prealabilă pentru o astfel de susținere perceptivă este crearea identității prin calitatea singulară și continuă a zidurilor, a suprafețelor pavate, a detaliilor, a iluminării, a vegetației, a topografiei sau a siluetei nodului. Esența acestui tip de element este aceea că este un *loc* de neuitat, distinct, care nu poate fi confundat cu un altul. Desigur că intensitatea utilizării îi întărește identitatea, iar uneori prea intensa utilizare creează forme vizuale distinctive, ca în Times Square. Dar centrele noastre comerciale și zonele de schimbare majoră de trafic cărora le lipsește această caracteristică sunt numeroase.

Nodul este mai bine definit dacă are o limită clară, un contur închis și dacă nu se diluează incert pe fiecare din părți. Este cu atât mai remarcabil cu cât include unul sau două obiecte care concentrează atenția, iar dacă are o formă spațială coerentă devine irezistibil. Aceasta este concepția clasică privind formarea unor spații exterioare statice. Există multe tehnici de exprimare și definire a unui astfel de spațiu: transparențe, suprapuneri, modularea luminii, perspectivă, variații ale suprafețelor, închiderea, articularea, configurații de mișcare și de sunet.

Dacă un punct în care se produc schimbări majore de trafic sau un punct de decizie pe un traseu poate fi făcut să coincidă cu nodul, atunci nodul va atrage și mai multă atenția. Joncțiunea dintre traseu și nod trebuie să fie vizibilă și expresivă, ca în cazul intersecției traseelor. Călătorul trebuie să vadă cum intră în nod, unde se produce schimbarea și cum poate ieși.



Dacă prezența acestor puncte de concentrare este semnalată într-un fel în împrejurimi, ele pot organiza în jurul lor, prin propagare, mari sectoare. O variație a utilizării sau a altei caracteristici poate conduce către nod, spațiul nodului poate fi vizibil ocazional din afară sau poate conține repere înalte. Orașul Florența se concentrează astfel în jurul Domului și al Palazzo Vecchio, ambele situate în noduri majore. Nodul poate emite lumini sau sunete caracteristice sau prezența sa poate fi insinuată prin detalii simbolice în hinterland, care poate rezona cu anumite trăsături ale nodului însuși. Sicomorii dintr-un sector pot releva proximitatea unui scuar cunoscut pentru existența unui grup important de astfel de arbori, sau un pavaj cu piatră cubică poate conduce spre un spațiu distinct pavat cu piatră cubică.

Dacă nodul are o orientare locală către sine – în „sus", în „jos", în „dreapta", în „stânga", în „față", în „spate" – atunci el se poate lega de sistemul de orientare mai larg. Această legătură poate fi realizată și când trasee recunoscute pătrund într-o intersecție clară. În fiecare din cazuri, observatorul simte prezența structurii orașului din jurul său. El știe în ce direcție să se deplaseze pentru a ajunge la un obiectiv, iar identitatea locului însuși este întărită de percepția contrastului cu imaginea globală.

Este posibil ca o serie de noduri să fie organizată pentru a forma o structură corelată. Nodurile pot fi legate între ele prin juxtapunere strânsă sau prin păstrarea unei vizibilități reciproce, așa cum sunt Piazza San Marco și Piazza della Santissima Annunziata din Florența. Nodurile pot fi puse într-o relație comună cu un traseu sau o limită, prin intermediul unui mic element de legătură sau prin ecoul unei trăsături a unui nod către celălalt. Astfel de legături pot structura zone importante ale orașului.

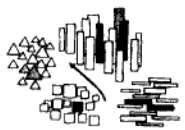
Un sector al orașului este, în cel mai simplu sens, o zonă cu caracteristici omogene, recunoscut prin indicii care sunt continue în interiorul sectorului și discontinue oriunde în altă parte. Poate fi vorba despre omogenitatea caracteristicilor spațiale – cum sunt, de exemplu, străzile înguste în pantă de pe Beacon Hill, omogenitatea tipurilor de construcție – de exemplu, fațadele-bovindou ale locuințelor înșiruite din South End, omogenitate de stil sau topografie. Poate

fi o trăsătură constructivă tipică unui loc, cum sunt treptele albe ale locuinţelor înşiruite din Baltimore sau o continuitate a culorii, a texturii, a materialului, a suprafeţei pavate, a scării detaliilor faţadei, a iluminării, plantării sau siluetei. Cu cât aceste caracteristici se suprapun, cu atât impresia de zonă unitară este mai puternică. Se pare că o „unitate tematică" formată din trei sau patru astfel de caracteristici este în mod special utilă pentru delimitarea unei zone. În general, persoanele intervievate au reţinut un grup restrâns de astfel de caracteristici: străzile înguste în pantă, pavajele din cărămidă, locuinţele mici înşiruite şi intrările în plan retras ale locuinţelor din Beacon Hill. Câteva astfel de caracteristici pot fi conservate într-un sector, în timp ce alţi factori pot varia.

Acolo unde omogenitatea fizică coincide cu utilizarea şi statutul, efectul este evident. Caracterul vizual al Beacon Hill este întărit direct de statutul său de zonă rezidenţială pentru clasa de sus. În mod uzual, oraşele americane se află în situaţia opusă: caracterul rezultat din utilizare este puţin susţinut de caracterul vizual.

În plus, un sector este mai clar definit de un contur clar şi închis. În Boston, un proiect imobiliar în zona Columbia Point are un caracter insular care poate fi indezirabil din punct de vedere social, dar care este clar perceput. Orice insulă mică este, de fapt, încântătoare tocmai din acest motiv. Iar dacă zona este uşor vizibilă ca întreg, prin vederi de la înălţime sau panoramice, prin convexitatea sau concavitatea sitului, atunci caracterul său izolat este pecetluit.

Sectorul poate avea şi el o structură introvertită. Pot exista subsectoare, diferenţiate intern dar în acelaşi timp conforme cu întregul, noduri care propagă structura prin variaţii sau alte indicii, configuraţii ale traseelor interne. Back Bay este structurat de reţeaua sa de trasee denumite în ordine alfabetică şi, de regulă, apare pe hărţile mentale clar, inconfundabil şi oarecum mai extins decât în realitate. O zonă structurată are şanse mai mari să se constituie ca o imagine puternică. În plus, nu le spune locuitorilor doar „eşti undeva în X", ci „eşti în X, lângă Y".



Când un sector este diferenţiat intern corespunzător, el poate exprima legături cu alte trăsături ale oraşului. Limita trebuie să fie în acest caz penetrabilă: o sutură, nu o barieră. Sectoarele se pot lega altora prin juxtapunere, prin vizibilitate reciprocă, prin relaţia cu o linie sau printr-o legătură ca, de exemplu, un nod, un traseu sau un mic sector ca elemente de mediere. Beacon Hill este legat de centrul metropolei prin zona spaţială a Boston Common şi aici se află cele mai multe din punctele sale de atracţie. Astfel de legături aduc un plus de identitate fiecărui sector şi unesc mari zone urbane.

Este uşor de imaginat că poate exista o zonă care nu este caracterizată doar prin trăsătura omogenităţii spaţiale, ci este de fapt o zonă spaţială reală, un continuum structural cu formă spaţială. Într-un sens primitiv, deschiderile către râuri sunt spaţii urbane largi de acest tip. O zonă spaţială se distinge de un nod spaţial (o piaţă) prin aceea că nu poate fi imediat „scanată". Ea poate fi doar experimentată, ca un joc al schimbărilor spaţiale, printr-o călătorie prelungită prin ea. Curţile procesionale din Beijing sau spaţiul canalelor din Amsterdam au, probabil, această calitate, evocând o imagine de mare forţă.

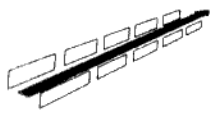
Calităţile formei

Aceste indicii utile proiectării urbane pot fi rezumate în alt mod, având în vedere că sunt teme comune valabile pentru întregul ansamblu: referinţele repetate la anumite caracteristici fizice generale. Acestea sunt categoriile care interesează direct urbanismul, pentru că descriu calităţile cu care poate opera un urbanist. Ele pot fi rezumate după cum urmează:

1. *Singularitatea* sau claritatea raportului obiect-fundal: claritatea limitelor (ca, de exemplu, o întrerupere bruscă a dezvoltării oraşului), închiderea (ca, de exemplu, o piaţă închisă), contrastul de suprafaţă, formă, intensitate, complexitate, mărime, utilizare sau localizare spaţială (ca, de exemplu, un turn izolat, o decoraţie bogată, un semn orbitor). Poate fi vorba de contrastul faţă de împrejurimile imediate sau faţă de experienţa observatorului. Acestea sunt calităţile ce identifică un element, îl fac remarcabil, observabil, puternic, recognoscibil. Pe măsură creşterii familiarităţii cu oraşul, observatorii par să fie din ce în ce mai puţin dependenţi de continuitatea brută pentru a organiza întregul, şi din ce în ce mai încântaţi de contrastul şi unicatele care animă scena.

2. *Simplitatea formei:* claritatea şi simplitatea formei vizibile în sens geometric, delimitarea părţilor (ca, de exemplu, claritatea unei trame rectangulare, a unui dreptunghi sau a unei cupole). Formele simple şi clare pot fi mult mai uşor integrate într-o imagine şi este evident că observatorul va distorsiona realitatea complexă în forme simple,

chiar cu un anumit cost perceptiv și practic. Atunci când un element nu este simultan vizibil ca întreg, forma sa poate fi o distorsiune topologică a unei forme simple și, totuși, ușor de înțeles.

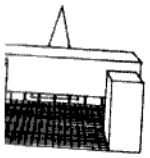


3. *Continuitatea:* continuitatea unei limite sau a unei suprafețe (ca, de exemplu, coridorul unei străzi, o siluetă sau retragerea de la un aliniament), apropierea unor părți (ca, de exemplu, un grup de clădiri), repetarea unui interval ritmic (ca, de exemplu, configurația unui colț de stradă), similaritatea, analogia sau armonia unei suprafețe, forme sau utilizări (ca, de exemplu, un material de construcție comun, un model repetitiv al bovindourilor, aceleași activități economice, folosirea acelorași indicatoare). Acestea sunt calitățile care facilitează percepția unei realități fizice complexe singulare sau interconectate, calitățile ce sugerează o identitate comună).

4. *Dominanța:* dominanța unei părți asupra altora prin mărime, intensitate sau interes, care are ca rezultat citirea întregului ca trăsătură principală cu un grup asociat (ca, de exemplu, „zona Harvard Square"). Ca și continuitatea, această calitate permite simplificarea necesară a imaginii prin omisiune și integrare. Caracteristicile fizice, până la momentul în care depășesc pragul de atenție, par să radieze conceptual imaginea, propagându-se dinspre un centru.

5. *Claritatea îmbinării:* buna vizibilitate a îmbinărilor și suturilor (ca, de exemplu, o intersecție majoră sau o ieșire la mare), relația și interconexiunea clare (ca, de exemplu, ale unei clădiri cu situl său, ale unei stații de metrou cu strada de la suprafață). Aceste îmbinări sunt punctele strategice ale structurii și ar trebui să poată fi clar percepute.

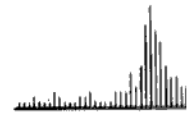
6. *Diferențierea direcțională:* asimetriile, variațiile și referințele radiale care diferențiază: un capăt de celălalt (ca, de exemplu, pe un traseu ce urcă dealul, se depărtează de mare și duce către centru); o latură de cealaltă (ca, de exemplu, la construcțiile din jurul unui parc); o direcție cardinală de alta (ca, de exemplu, în funcție de lumina soarelui sau prin lățimea străzilor orientate nord-sud). Aceste calități sunt intens utilizate la structurarea la scară mai mare.



7. *Orizontul vizual:* calități care măresc raza și penetrabilitatea vizuale, în mod real sau simbolic. Acestea includ transparențe (ca, de exemplu, sticla sau construcțiile pe piloni); suprapuneri (ca atunci când unele structuri apar în spatele altora); vederi și panorame care cresc profunzimea vizuală (ca, de exemplu, străzi axiale, spații deschise largi, vederi de la înălțime); articularea elementelor (centre, obiecte de măsurare, obiecte penetrante) care explică vizual un spațiu; concavitatea (unui deal din fundal sau a unei străzi curbe) care expune vederii obiecte îndepărtate; indicii care descriu un obiect altfel invizibil (ca, de exemplu, priveliștea unei activități caracteristice unei zone de care urmează să te apropii, utilizarea unor detalii specifice pentru a indica proximitatea altui element). Toate aceste calități legate între ele facilitează înțelegerea unui întreg vast și complex prin creșterea eficienței vederii: raza ei de acțiune, penetrarea și rezoluția.

8. *Conștientizarea mișcării:* calitățile care fac observatorul să-și conștientizeze propria mișcare, reală sau potențială, prin simțul văzului și senzațiile chinestezice. Este vorba de instrumentele care îmbunătățesc calitatea pantelor, curbelor și a inter-penetrărilor, care facilitează experiența paralaxei și perspectivei de mișcare, care mențin consecvența sau schimbare direcției sau care fac vizibil intervalul de distanță. De vreme ce orașul este perceput în mișcare, aceste calități sunt fundamentale și utilizate pentru a structura și chiar identifica, oriunde sunt suficient de coerente pentru a permite aceasta (de exemplu, „mergi la stânga, apoi la dreapta", „la curba strânsă", sau „trei intersecții pe această stradă,"). Aceste calități întăresc și dezvoltă ceea ce poate face un observator pentru a interpreta direcția sau distanța și pentru a simți forma chiar și în mișcare. Având în vedere creșterea continuă a vitezei, aceste tehnici vor trebui dezvoltate în continuare în orașul modern.

9. *Seriile temporale:* serii percepute în timp, incluzând conexiunile simple element-cu-element, când un element este pur și simplu sudat de elementele de dinaintea lui și de după el (ca într-o secvență întâmplătoare de repere detaliate) și, de asemenea, serii cu adevărat structurate în timp și având, astfel, o natură melodică (ca și când reperele ar crește în intensitatea formei până la atingerea unui punct culminant). Prima (secvența simplă) este foarte des utilizată, mai ales de-a lungul traseelor familiare. Echivalentul său melodic este mai rar întâlnit, dar poate fi foarte important de dezvoltat în marea metropolă, dinamică și modernă. Ceea ce s-ar putea imagina aici ar fi mai degrabă dezvoltarea unei configurații de elemente, decât a elementelor în sine – așa cum ne amintim melodii și nu note. Într-un ambient complex ar putea fi chiar posibilă utilizarea tehnicilor de contrapunct: configurații de melodii sau ritmuri opuse, în mișcare. Aceste metode sunt sofisticate și trebuie dezvoltate în



mod conştient. Avem nevoie de o gândire proaspătă în ceea ce priveşte teoria formelor percepute ca având o continuitate în timp, dar şi a arhetipurilor de proiectare care expun o secvenţă melodică a elementelor de imagine sau o succesiune formată de spaţiu, textură, mişcare, lumina sau siluetă.

10. *Nume şi semnificaţii:* caracteristicile non-fizice care pot îmbunătăţi capacitatea unui element de a evoca imagini. Numele, de exemplu, sunt importante pentru cristalizarea identităţii. Ele oferă în mod ocazional indicii de localizare (North Station). Sistemul de denumire (aşa cum este ordinea alfabetică a unei serii de străzi) va facilita, de asemenea, structurarea elementelor. Numele şi asocierile mentale, fie că sunt sociale, istorice, funcţionale, economice sau individuale, constituie o întreagă lume în spatele calităţilor fizice analizate în acest studiu. Ele întăresc mult astfel de sugestii legate de identitate sau structură, care pot exista în stare latentă în însăşi forma fizică.

Toate calităţile mai sus menţionate nu acţionează în mod izolat. Când este prezentă doar una din calităţi (ca, de exemplu, continuitatea materialului de construcţii, fără nicio altă trăsătură comună) sau când calităţile se află în conflict (ca, de exemplu, două zone cu acelaşi tip de construcţii dar cu funcţiuni diferite), efectul global poate fi slab sau poate solicita un efort de identificare şi structurare. Un anumit nivel de repetiţie, redundanţă şi întărire pare să fie necesar. Astfel, o zonă poate deveni inconfundabilă dacă are o formă simplă, o continuitate a tipului de construcţii şi a funcţiunilor, dacă este singulară în oraş, bine demarcată, într-o relaţie clară cu zona învecinată şi concavă vizual.

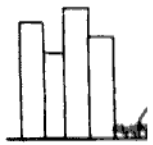
Percepţia întregului

Discutând despre proiectare prin tipuri de elemente, există o tendinţă de a trece în grabă peste relaţiile reciproce dintre părţi în cadrul unui întreg. Într-un astfel de întreg, traseele ar trebui să dezvăluie treptat sectoarele şi să pregătească observatorul pentru contactul cu acestea şi să lege diversele noduri între ele. Astfel, nodurile vor uni şi delimita traseele, în timp ce limitele vor separa sectoarele iar reperele vor indica centrele acestora. Orchestrarea generală a acestor unităţi este cea care va crea o imagine densă şi dinamică şi o va susţine în zone metropolitane.

Cele cinci elemente – traseu, limită, sector, nod şi reper – trebuie considerate simplu drept categorii empirice speciale, în cadrul şi în jurul cărora a fost posibilă gruparea unei cantităţi de informaţie. În măsura în care sunt utile, acestea vor acţiona ca elemente de construcţie pentru urbanist. Stăpânindu-le caracteristicile, acesta va avea sarcina să organizeze un întreg care va fi perceput senzorial în mod secvenţial, întreg ale cărui părţi vor fi evaluate doar în context. Dacă va trebui să organizeze o secvenţă formată din zece repere amplasate de-a lungul unui traseu, atunci unul din aceste repere va avea o calitate a imaginii complet diferită decât dacă ar fi fost plasat izolat şi vizibil în centrul oraşului.

Formele trebuie manipulate astfel încât să existe un fir de continuitate între multiplele imagini ale unui mare oraş: ziua şi noaptea, iarna şi vara, aproape şi departe, static şi în mişcare, atent şi distrat. Cele mai importante repere, sectoare, noduri sau trasee trebuie să poată fi recunoscute în diverse condiţii şi, în plus, într-un mod mai degrabă concret decât abstract. Aceasta nu înseamnă că imaginea trebuie să fie aceeaşi în orice situaţie. Dar dacă Louisburg Square înzăpezit are o formă care se potriveşte cu cea a Louisburg Square în mijlocul verii, sau dacă domul State House străluceşte noaptea într-un fel care aminteşte de cupola văzută ziua, atunci calitatea contrastantă a fiecărei imagini este savurată şi mai mult datorită asocierii elementelor comune. Astfel, pot fi asamblate două imagini diferite ale oraşului, înglobând scara oraşului într-un mod altfel imposibil, apropiindu-se de idealul unei imagini reprezentând un câmp global.

Complexitatea oraşului modern solicită continuitate, dar generează în acelaşi timp şi o mare încântare: contrastul şi specializarea caracterului individual. Studiul nostru indică o creştere a atenţiei la detalii şi la unicitate pe măsură ce se dezvoltă familiaritatea. Bogăţia elementelor şi punerea lor în acord cu diferenţele funcţionale şi simbolice într-un mod cât mai precis contribuie la formarea unui astfel de caracter. Contrastul va fi adâncit dacă elemente clar diferenţiate sunt puse într-o relaţie strânsă şi capabilă să evoce imagini. Astfel, fiecare element îşi va asuma un caracter potenţat propriu.



Într-adevăr, funcţiunea unui ambient vizual reuşit poate fi nu numai aceea de a facilita călătoriile de rutină sau de a susţine semnificaţii şi sentimente deja prezente. La fel de important poate

fi și rolul său de ghid și stimul pentru noi explorări. Într-o societate complexă există multe relații reciproce ce trebuie gestionate. Într-o democrație, deplângem izolarea, preamărim dezvoltarea individuală, sperăm într-o lărgire din ce în ce mai mare a comunicării între grupuri. Dacă un ambient are un cadru puternic vizibil și elemente foarte caracteristice, atunci explorarea unor sectoare noi este mai ușoară și mai incitantă deopotrivă. Dacă legăturile strategice în comunicare (ca muzeele, bibliotecile sau locurile de întâlnire) sunt clar expuse, atunci cei care altfel le-ar neglija ar putea fi tentați să le acceseze.

Topografia de bază, amplasamentul natural preexistent, nu este, poate, un factor al capacității de a evoca imagini la fel de important ca altădată. Densitatea și, în mod special, tehnologia elaborată și amplă a metropolei moderne tind să-i ascundă rolul. Zona urbană contemporană are caracteristici create de mâna omului și probleme care adesea anulează specificitatea sitului. Sau ar fi mai corect să spunem mai degrabă că un caracter specific al unui sit este astăzi în egală măsură rezultatul acțiunilor și dorințelor umane și al structurii geologice originale. În plus, pe măsură ce orașul se extinde, factorii „naturali" semnificativi devin mai importanți, mai fundamentali decât micile „accidente". Climatul de bază, flora generală și suprafața unei zone întinse, munții și sistemele majore de râuri au prioritate față de trăsăturile locale. Cu toate acestea, topografia rămâne un element important în consolidarea elementelor urbane: dealurile clar conturate pot defini regiuni, râurile și falezele constituie limite puternice, nodurile pot fi confirmate prin localizarea în puncte cheie ale terenului. Traseul modern de mare viteză este un excelent punct de belvedere din care poate fi surprinsă structura topografică la o scară extinsă.

Orașul nu este construit pentru o singură persoană, ci pentru un număr mare de oameni care provin din medii diferite, cu trecuturi diferite, cu temperamente, ocupații și statute sociale diferite. Analizele noastre indică o variație substanțială a modului în care diferite persoane își organizează orașul, a elementelor de care aceste persoane sunt mai dependente sau o variație a modului în care trăsăturile formale ale orașului li se potrivesc cel mai bine. Urbanistul trebuie, deci, să creeze un oraș dotat cât mai bine posibil cu trasee, limite, repere, noduri și sectoare, un oraș care nu folosește doar una sau două trăsături formale, ci pe toate. Astfel, diferiții observatori vor găsi materialul perceptiv care corespunde modului lor particular de a privi lumea. Dacă un observator poate recunoaște o stradă după pavajul cu cărămidă, altul își va aminti curba sa lungă, iar un al treilea va localiza reperele minore amplasate de-a lungul ei.

În plus, într-o formă vizibilă foarte specializată există pericole; este nevoie de o anume plasticitate în mediul perceptiv. Dacă există un singur traseu dominant către o destinație, câteva puncte focale sacre sau un ansamblu blindat de zone rigid separate, atunci există o singură cale de a imagina orașul fără un efort considerabil. Având în vedere că variază în timp, s-ar putea ca această cale de a imagina orașul să nu satisfacă nevoile tuturor locuitorilor, nici măcar pe acelea ale unei singure persoane. O călătorie diferită de cea de rutină poate deveni ciudată sau periculoasă, relațiile interpersonale pot tinde să se compartimenteze, iar scena devine monotonă sau restrictivă.

În Boston, am considerat ca semne ale unei bune organizări acele părți ale orașului în care traseele alese de cei intervievați păreau să se disperseze într-un mod relativ liber. În acest caz, putem presupune că locuitorilor li se prezintă o gamă largă de rute posibile către o destinație, toate bine structurate și identificabile. O valoare similară are și o rețea suprapusă de limite identificabile, astfel încât să poată fi formate zone, mari sau mici, după gusturi și necesități. Organizarea nodală își extrage identitatea din zona lui centrală și poate fluctua la periferie, având astfel avantajul flexibilității dincolo de limitele sale organizatorice, care se degradează dacă forma zonelor se schimbă. Este importantă menținerea câtorva mari forme comune: noduri puternice, trasee cheie sau omogenități larg difuzate la scară regională. Dar în acest cadru larg trebuie să existe o anumită plasticitate, o bogăție de structuri și indicii posibile, astfel încât observatorul individual să-și poată construi propria imagine: comunicabilă, sigură și suficientă, dar în același timp suplă și integrată propriilor sale necesități.

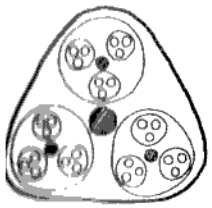
În zilele noastre, locuitorul orașului își schimbă domiciliul mai frecvent decât oricând în trecut, dintr-o zonă în alta, dintr-un oraș în altul. Un ambient cu o capacitate bună de a evoca imagini i-ar permite să se simtă mai repede „acasă" într-un mediu nou. Ne putem baza din ce în ce mai puțin pe o organizare treptată bazată pe o experiență îndelungată. Mediul urban însuși se schimbă rapid, ca și

tehnica și funcțiunile. Aceste schimbări deranjează adesea locuitorul din punct de vedere emoțional și tind să-i dezorganizeze imaginea perceptivă. Tehnicile de proiectare prezentate în acest capitol se pot dovedi folositoare pentru menținerea vizibilității structurii și a senzației de continuitate chiar și atunci când se produc schimbări importante. Unele repere sau noduri pot fi reținute, unitățile tematice ale caracterului sectoarelor pot fi înglobate în noile construcții, iar traseele pot fi salvate sau conservate temporar.

Forma metropolitană

Creșterea dimensiunii regiunilor noastre metropolitane și viteza cu care le traversăm ridică multe probleme noi legate de percepție. Regiunea metropolitană este în zilele noastre unitatea funcțională a ambientului nostru și este de dorit ca această unitate funcțională să fie identificată și structurată de locuitorii săi. Noile mijloace de comunicare ce ne permit să trăim și să lucrăm într-o astfel de zonă vastă și interdependentă ne pot facilita și construirea propriilor imagini pe măsura experiențelor noastre. Astfel de salturi la noi niveluri de atenție s-au produs și în trecut, odată cu progresele în organizarea funcțională a vieții.

Reprezentarea totală a unei zone extinse cum este cea metropolitană nu înseamnă o intensitate egală a imaginii în orice punct. Vor exista figuri dominante și fundaluri mult mai extinse, puncte focale și țesut de legătură. Dar, indiferent că este intensă sau neutră, fiecare parte ar trebui să fie clar definită și clar legată de întreg. Putem specula că imaginile metropolitane ar putea fi formate din elemente ca autostrăzi rapide, linii de tranzit sau aeriene; zone întinse cu limite brute (ape sau spații deschise); noduri comerciale majore; trăsături topografice fundamentale; poate peisaje masive îndepărtate.



Problema nu este mai puțin dificilă când este vorba de compunerea unei configurații pentru o întreagă zonă. Există două tehnici pe care le cunoaștem bine. Prima este compunerea întregii zone ca ierarhie statică. De exemplu, poate fi organizată ca sector major compus din trei sub-sectoare care, la rândul lor conțin trei sub-sub-sectoare și așa mai departe. Sau, un alt exemplu de ierarhie: fiecare parte dată a unei zone se poate concentra pe un nod minor, aceste noduri minore fiind sateliți ai unui nod major, în timp ce toate nodurile majore sunt astfel organizate încât să culmineze într-un nod primar singular unic al zonei.

A doua tehnică este aceea de a utiliza unul sau două elemente puternic dominante, cu care au legătură mai multe elemente mici: așezarea unei localități de-a lungul unei faleze, de exemplu, sau proiectarea unui oraș liniar dependent de o arteră de comunicație de bază. Un ambient extins poate fi chiar legat radial de un reper foarte puternic, cum ar fi un deal aflat în centrul orașului.

Ambele tehnici par oarecum inadecvate pentru a rezolva problema metropolitană. Sistemul ierarhic, deși în acord cu habitudinile noastre de a gândi abstract, pare, la nivel metropolitan, o negare a libertății și a complexității conexiunilor. Fiecare conexiune trebuie realizată într-un mod indirect, conceptual: până la general și apoi din nou la particular, chiar dacă generalul care creează puntea de legătură s-ar putea să aibă puțin de-a face cu legătura reală. Este ca unitatea unei biblioteci, știut fiind faptul că bibliotecile folosesc în mod constant un sistem voluminos de referințe încrucișate.

Dependența de un element puternic dominant, în paralel cu atribuirea unei percepții mult mai imediate a relațiilor și continuității, devine din ce în ce mai dificilă pe măsura creșterii în dimensiune a ambientului, având în vedere că trebuie identificată o dominantă suficient de mare încât să fie la scara misiunii sale, care să aibă o „suprafață" suficientă pentru ca toate elementele minore să poată avea o relație strânsă rezonabilă cu ea. De exemplu, un râu mare a cărui viteză de curgere permite stabilirea unor așezări suficient de aproape de cursul său.

Fără îndoială, acestea sunt două metode posibile și ar fi util de investigat succesul lor în unificarea unor ambiente mai vaste. Călătoria pe calea aerului poate simplifica problema din nou, având în vedere că este, în termenii percepției, o experiență mai degrabă statică decât dinamică, o ocazie de a vedea o zonă metropolitană aproximativ dintr-o singură privire.

Luând în considerare modalitatea noastră actuală de a cunoaște o zonă urbană extinsă, suntem tentați, totuși, de un alt tip de organizare: al secvenței sau configurației temporale. Această idee este familiară în muzică, teatru, literatură sau dans. Așadar, este relativ ușor de conceput și studiat forma unei secvențe de elemente de-a lungul unei linii, ca de exemplu, succesiunea de elemente care poate întâmpina un călător pe o autostradă urbană. Cu ceva atenție și instrumente adecvate, această experiență poate deveni bogată în semnificații și bine modelată.

Este, de asemenea, posibil să tratăm problema reversibilității, de exemplu, faptul că cele mai multe trasee sunt traversate în ambele sensuri. Seriile de elemente trebuie să aibă o formă secvențială în orice ordine, ceea ce se poate realiza prin simetria față de centru sau în moduri mai sofisticate. Problema orașului continuă, însă, să genereze dificultăți. Secvențele nu sunt doar reversibile, ci și întrerupte în mai multe puncte. O secvență atent construită care, parcurgând drumul de la introducere, de la prima propoziție și faza de dezvoltare către punctul culminant și concluzie poate eșua lamentabil dacă un șofer se infiltrează în această secvență direct în punctul culminant. Este posibil, așadar, să fie necesară căutarea unor secvențe care pot fi întrerupte și, în același timp, reversibile, adică secvențe care își păstrează o capacitate de a evoca imagini suficientă chiar și când sunt întrerupte în diferite puncte, în mod asemănător unui foileton dintr-o revistă. Aceasta ar putea conduce de la forma clasică incipit-climax-încheiere la altele care sunt mai apropiate de configurațiile specifice jazzului, esențial nesfârșite și, totuși, continue și variate.

Aceste considerații se referă la organizarea de-a lungul unei singuri linii de deplasare. O zonă urbană poate fi, deci, organizată pe baza unei rețele de secvențe ordonate în acest mod, fiecare formă propusă fiind testată pentru a vedea dacă fiecare traseu important, indiferent de direcție și de punctul de pornire, este posesorul unei secvențe de elemente deja formate. Această organizare este posibilă când traseele au o configurație simplă, ca de exemplu o convergență radială, și devine mai greu de imaginat când rețeaua este difuză și intersectată, ca în cazul unei trame rectangulare. În acest caz, secvențele acționează pe patru direcții pe suprafața hărții. Deși la o scară mult mai sofisticată, situația este similară problemei sincronizării unui sistem de semaforizare progresiv într-o rețea.

Este chiar posibilă compunerea în contrapunct de-a lungul acestor linii sau de la o linie la alta. O secvență de elemente sau o „melodie" poate fi desfășurată, respectiv cântată în opoziție cu contra-secvența. Poate că totuși, astfel de tehnici pot aștepta un moment în care audiența să fie mai atentă și mai critică.

Chiar și această metodă dinamică, organizarea unei rețele de secvențe formate, nu pare a fi cea ideală. Ambientul nu este încă tratat ca întreg, ci mai degrabă ca o colecție de părți (secvențele) astfel organizate încât să nu interfereze între ele. În mod intuitiv, s-ar putea imagina că ar putea exista o cale de a crea o configurație a *întregului*, care ar fi percepută și dezvoltată gradual prin experiențe secvențiale, oricât de inversate și întrerupte. Deși percepută ca întreg, nu ar avea nevoie să fie o configurație foarte unitară, cu un singur centru sau cu o limită izolatoare. Principala caracteristică ar fi continuitatea secvențială în cadrul căreia fiecare parte este rezultatul legăturii dintre cea dinainte și cea de după – o percepție a interconexiunii la orice nivel și în oricare direcție. Ar exista astfel anumite zone care ar putea fi percepute sau organizate mai intens de către un individ, dar zona ar fi continuă, traversabilă mental în orice ordine. Această posibilitate este foarte speculativă: nu există exemple concrete complet satisfăcătoare.

Poate că o astfel de configurație a întregului nu poate exista. În acest caz, tehnicile menționate anterior rămân ca posibilități de organizare a zonelor întinse: ierarhia, elementul dominant sau rețeaua de secvențe. Să sperăm că astfel de tehnici nu vor avea nevoie de mai mult decât controalele solicitate acum de planificarea metropolitană din alte motive, dar și aceasta rămâne de văzut.

Procesul de proiectare

Oricare zonă urbană existentă și funcțională are structură și identitate, chiar dacă într-o mică măsură. Jersey City reprezintă un mare pas înainte față de haos. Dacă nu ar fi așa, ar fi nelocuibil. Aproape întotdeauna, o imagine potențial puternică este ascunsă în situația însăși, ca în cazul Palisades din Jersey City, forma sa peninsulară sau relația sa cu Manhattan. O problemă frecventă este sensibila reorganizare a unui ambient deja existent: descoperirea și păstrarea imaginilor sale puternice, rezolvarea dificultăților de percepție și, în plus, extragerea structurii și identității latente în această confuzie.

În alte cazuri, proiectantul se confruntă cu crearea unei imagini noi, ca de exemplu când urmează să aibă loc o nouă dezvoltare extensivă. Această problemă este în special importantă în extinderile suburbane ale zonelor noastre metropolitane, unde vaste întinderi din ceea ce constituie în esență un peisaj nou

trebuie organizate din punctul de vedere perceptiv. Trăsăturile naturale nu mai reprezintă un ghid suficient pentru structură, din cauza intensităţii şi scării de dezvoltare care li se aplică. În ritmul actual de construcţie, nu mai este timp pentru adaptarea lentă a formei la forţe mici, individualizate. Trebuie, deci, să ne bazăm mai mult decât înainte pe proiectarea conştientă: manipularea deliberată a lumii pentru soluţii senzoriale. Deşi posesoare a unui fond bogat de exemple de proiectare urbană, operaţiunea trebuie să se dezvolte acum la o scară spaţială şi temporală total diferită.

Aceste modelări sau remodelări trebuie ghidate de ceea ce ar putea fi numit un „plan vizual" pentru oraş sau zona metropolitană: un set de recomandări şi mecanisme de control privind forma vizuală la scară urbană. Pregătirea unui astfel de plan ar putea începe cu o analiză a formei existente şi a imaginii publice a zonei, utilizând tehnicile rezultate din acest studiu, care sunt detaliate în Anexa B. Această analiză va prezenta în concluzii o serie de diagrame şi raporturi care ilustrează imaginile publice semnificative, principalele probleme vizuale şi oportunităţi, elementele critice ale imaginii şi relaţiile dintre acestea, cu detalierea caracteristicilor lor şi a posibilităţilor de schimbare.

Utilizând această bază analitică, fără să se limiteze la aceasta, urbanistul poate iniţia dezvoltarea unui plan vizual la scara oraşului, al cărui obiectiv ar fi acela de a întări imaginea publică. Acest plan ar putea prescrie amplasarea sau conservarea reperelor, dezvoltarea unei ierarhii vizuale de trasee, stabilirea de unităţi tematice pentru sectoare, crearea sau clarificarea punctelor nodale. În plus, s-ar concentra pe relaţiile dintre elemente, pe percepţia lor în mişcare, pe concepţia oraşului ca formă total vizibilă.

Dacă acest punct de vedere estetic nu poate justifica singur schimbările fizice substanţiale decât în punctele strategice, în schimb, planul vizual ar putea influenţa forma schimbărilor fizice care apar din alte motive. Un astfel de plan ar trebui integrat tuturor celorlalte aspecte ale planificării în zona studiată, ar trebui să devină în mod uzual parte integrantă a planului global. Ca toate celelalte părţi ale planului global, va fi revizuit şi dezvoltat continuu.

Mecanismele de control utilizate pentru a obţine forma vizuală la scara oraşului pot cuprinde de la prevederi generale de zonificare, verificări cu caracter consultativ, influenţare persuasivă a urbaniştilor din sectorul privat, la controlarea strictă în punctele critice şi la proiectarea explicită a dotărilor publice, a autostrăzilor sau a clădirilor administrative. Astfel de tehnici nu diferă foarte mult, în principiu, de mecanismele de control utilizate pentru urmărirea altor obiective ale planificării. Dacă obiectivul este clar stabilit, mai dificile vor fi probabil înţelegerea problemei şi dezvoltarea abilităţilor necesare proiectării decât obţinerea împuternicirilor necesare. Mai este mult de făcut pentru ca mecanismele de control ample să fie justificate.

Obiectivul final al unui astfel de plan nu este forma fizică însăşi, ci calitatea imaginii mentale. Astfel, va fi în egală măsură util să îmbunătăţim această imagine prin pregătirea observatorului şi să-l învăţăm să-şi *privească* propriul oraş, să-i observe formele multiple şi modul în care formează împreună ţesutul urban. Locuitorii ar putea fi duşi pe stradă, şcolile şi universităţile ar putea ţine lecţii despre oraş, oraşul ar putea deveni un muzeu animat al societăţii noastre şi al speranţelor ei. O astfel de educaţie ar putea fi utilă nu doar pentru a dezvolta imaginea oraşului, ci şi pentru reorientarea după schimbările bulversante. Urbanismul ca artă[11] are nevoie de o audienţă informată şi critică. Educaţia şi reforma fizică sunt părţi ale unui proces continuu.

Creşterea atenţiei observatorului prin îmbogăţirea experienţei sale este una dintre valorile pe care numai efortul de a da o formă le poate oferi. Într-o anumită măsură, procesul de remodelare a unui oraş pentru a-i îmbunătăţi capacitatea de a evoca imagini poate întări el însuşi imaginea, indiferent cât de stângace ar fi forma fizică rezultată. Astfel, pictorul amator începe să vadă lumea din jurul său, decoratoarea novice începe să fie mândră de sufrageria ei şi să-i judece pe alţii. Chiar dacă un astfel de proces poate deveni steril dacă nu este însoţit de o intensificare a controlului şi raţiunii, chiar şi ciudata „beatificare" a unui oraş poate constitui în sine un catalizator al energiei şi coeziunii civice.

Capitolul V. O nouă scară

Primul capitol a pus accentul pe natura specială a percepției orașului și a concluzionat că arta proiectării urbane trebuie să fie esențial diferită de celelalte arte. Claritatea și coerența imaginii ambientului au fost identificate drept condiții cruciale pentru bucuria de a trăi în oraș și pentru utilizarea lui.

Această imagine este rezultatul unui proces bilateral care are loc între observator și observat, în care forma fizică externă asupra căreia proiectantul urban poate opera joacă un rol major. Au fost semnalate cinci elemente ale imaginii urbane, iar calitățile lor și legăturile dintre ele au fost discutate pe larg. Multe din datele folosite în aceste discuții provin dintr-o analiză a formei și a imaginii publice a zonelor centrale din trei orașe americane. Pe parcursul acestor analize au fost dezvoltate metode de recunoaștere pe teren și interviuri eșantion privind capacitatea de a evoca imagini.

Deși cea mai mare parte a acestui demers s-a limitat la identitatea și structura elementelor singulare și configurarea lor în mici ansambluri, efortul a fost orientat către o sinteză viitoare a formei orașului considerată ca model global. O imagine clară și cuprinzătoare a întregii zone metropolitane constituie în viitor o cerință fundamentală. Dacă va putea fi dezvoltată, această imagine va ridica experiența orașului la un nou nivel, un nivel măsurat prin unitatea funcțională contemporană. Organizarea imaginii la această scară implică în totalitate noi probleme de proiectare.

Ambientele capabile să dezvolte imagini la scară mare sunt astăzi rare. Cu toate acestea, organizarea spațială a vieții contemporane, viteza de mișcare, viteza și scara noilor construcții, toate fac posibilă și necesară construcția unor astfel de ambiente prin proiectare conștientă. Acest studiu subliniază, chiar dacă într-un mod elementar, o apropiere de acest nou tip de proiectare. Un ambient urban la scară largă *poate* avea o formă senzorială, aceasta este teza prezentată în aceste pagini. Proiectarea unei astfel de forme este o problemă rar abordată astăzi: întreaga problemă este fie neglijată, fie relegată spre aplicarea unul câte unul a principiilor arhitecturale sau de proiectare urbană.

Este clar că forma unui oraș sau a unei metropole nu va etala o ordine absolută, stratificată. Va fi o configurație complicată, continuă și totală, elaborată și mobilă deopotrivă. Această configurație trebuie să fie plastică, să se preteze modelării de către habitudinile perceptive ale miilor de cetățeni, să fie deschisă schimbărilor funcționale și de semnificație și receptivă la formarea unei noi imagistici, să-i invite pe observatorii săi să exploreze lumea.

Este destul de adevărat că avem nevoie de un ambient care nu este doar bine organizat, ci și poetic și simbolic deopotrivă. Acest ambient trebuie să vorbească despre oameni și societatea lor complexă, despre aspirațiile și tradiția lor istorică, despre cadrul natural și despre complicatele funcțiuni și mișcări din lumea urbană. Dar claritatea structurii și forța identității sunt primii pași către dezvoltarea de simboluri puternice. Apărând ca un *loc* remarcabil și bine integrat în țesutul urban, orașul poate oferi o bază pentru gruparea și organizarea acestor înțelesuri și asocieri de idei. Un astfel de simț al locului în sine îmbogățește fiecare activitate umană care se desfășoară acolo și încurajează întipărirea unei amintiri.

Prin intensitatea vieții urbane și prin gruparea strânsă a locuitorilor săi disparați, marele oraș este un loc romantic, bogat în detalii simbolice. Pentru noi este în egală măsură splendid și terifiant, „peisajul confuziilor noastre", cum îl numește Flanagan[21]. Când este

lizibil, cu adevărat vizibil, atunci frica şi confuzia pot fi înlocuite cu delectarea în faţa bogăţiei şi forţei scenei urbane.

În dezvoltarea imaginii, educarea vederii este la fel de importantă ca remodelarea a ceea ce este văzut. Într-adevăr, cele două formează împreună un proces circular sau, de dorit, în spirală: educaţia vizuală stimulează cetăţeanul să acţioneze asupra lumii sale vizuale, iar această acţiune îl ajută să vadă mult mai clar. O artă a proiectării urbane foarte dezvoltată este legată de crearea unei audienţe critice şi atente. Dacă arta şi audienţa se dezvoltă simultan, atunci oraşele noastre vor fi o sursă de încântare zilnică pentru milioane de locuitori.

Anexe

A.

UNELE REFERINȚE LA ORIENTARE

Putem căuta referințe la imaginea ambientului în multe locuri: în literatura veche și modernă, în cărți de călătorie sau de explorare, în ziare, în studii psihologice sau antropologice. Astfel de referințe sunt în general risipite, dar frecvente și relevante. În timp ce le parcurgem vom învăța câte ceva despre cum se formează astfel de imagini, ce caracteristici au și cum par să joace în viețile noastre un rol social, psihologic, estetic și practic.

Din relatările antropologilor, de exemplu, înțelegem că omul primitiv era profund atașat de peisajul în care trăia; el distingea și numea părțile sale componente. Observatorii se referă la multitudinea numelor de locuri, chiar și în țări nelocuite, și la extraordinarul interes față de geografie. Mediul, ambientul este o parte integrantă a culturilor primitive; oamenii lucrează, creează și acționează în armonie cu peisajul înconjurător. Cel mai adesea, se simt complet identificați cu acesta, detestă să-l părăsească; peisajul asigură continuitatea și stabilitatea într-o lume nesigură[4, 38, 55, 62]. Locuitorii din Tikopia (Insulele Santa Cruz) spun:

> „Pământul rămâne, dar omul moare; el slăbește și este îngropat dedesubt. Noi locuim aici pentru o vreme, dar pământul rămâne veșnic în locul său"[19].

Aceste ambiente nu sunt doar foarte semnificative, ci au și o imagine clară.

Unele zone sacre pot deveni foarte încărcate, astfel încât există o mare concentrare a atenției, o fină diferențiere a părților și o mare densitate a numelor. Acropola Atenei, saturată de o îndelungată istorie culturală și religioasă, a fost evident numită și parcelată în onoarea zeilor zonă cu zonă, aproape piatră cu piatră, făcând renovarea foarte dificilă. Cheile Emily Gap, în lungime de circa 100 m și lățime de circa 30 m din lanțul muntos MacDonnell din Australia, sunt pentru populația nativă o veritabilă galerie de locuri legendare[72]. În Tikopia, o poiană sacră din pădure numit Marae era folosită o dată pe an pentru ritualuri. Era un spațiu dreptunghiular mic, dar conținea peste douăzeci de locuri cu nume obișnuite bine fixate[19]. Pentru multe culturi avansate un întreg oraș poate fi sacru, ca Meshed din Iran sau Lhasa din Tibet[16, 68]. Aceste orașe sunt pline de nume și amintiri, forme distinctive și spații sacre.

Imaginea noastră ambientală este încă o parte fundamentală a echipamentului nostru de viață, dar în zilele noastre este, probabil, pentru mulți, mai puțin clară și particulară. Într-o povestire sau fantezie recentă, C. S. Lewis își imagina că intrase în mintea altei persoane și se deplasa prin imaginea acesteia asupra lumii din afară[43]. Exista o lumină gri, dar nimic care ar fi putut fi numit cer. Existau forme vagi, de un verde șters, ca niște picături, fără anatomie, pe care autorul le identifica într-un final ca „Arbori Rataţi". Dedesubt era ceva moale, un fel de iarbă fără fire distincte, de un verde tern. Cu cât se uita mai de aproape, cu atât mai vag și mai murdar devenea totul.

Funcția originală a imaginii ambientale era aceea de a permite deplasarea cu un scop anume. O hartă corectă poate însemna viața sau moartea pentru un trib primitiv, ca atunci când tribul Luritcha din Australia centrală, alungat din teritoriul său de patru ani de secetă, a supraviețuit datorită memoriei topografice precise a bătrânilor tribului[55]. Din experiența adunată de-a lungul anilor și din instrucțiunile primite de la bunicii lor, acești bătrâni cunoșteau rețeaua gropilor de apă care i-a condus în siguranță în afara deșertului. Valoarea abilității de a distinge stelele, culorile apei mării este evidentă pentru navigatorul în Marea Sudului, pentru că atunci când se angajează să-și atingă micul său țel, el face un pariu cu moartea. Cunoașterea de acest tip permite deplasarea, care poate asigura un standard de viață mai bun. În Puluwat (Insulele Caroline), de exemplu, exista o celebră școală locală de navigație. Datorită acestei abilități de a naviga, locuitorii din Puluwat erau pirați, putând ataca insulele de pe o rază destul de mare.

Chiar dacă astfel de abilități pot părea astăzi neimportante, putem vedea lucrurile într-o lumină diferită dacă luăm în considerare cazul persoanelor care, din cauza unor leziuni cerebrale, și-au pierdut abilitatea de a-și organiza spațiul înconjurător[15, 47, 51]. Ei pot fi capabili să vorbească și să gândească în mod rațional, chiar și să recunoască unele obiecte fără probleme, dar nu își pot structura imaginile în niciun sistem conectat. Acești oameni nu-și mai pot regăsi camerele după ce le-au părăsit și trebuie să rătăcească lipsiți de ajutor până sunt conduși înapoi sau până când întâlnesc, din întâmplare, un detaliu familiar. Plimbarea cu un scop este realizată doar printr-o memorare elaborată a secvențelor de detalii distinctive, atât de apropiat poziționate încât întotdeauna următorul detaliu se află într-o rază mică de acțiune a reperului precedent. Amplasamentele identificate în mod normal prin prezența mai multor obiecte în context pot fi recunoscute doar în virtutea unui simbol distinctiv, separat. O persoană recunoaște o cameră după un mic

semn, altul recunoaște o stradă după numărul tramvaiului care circulă pe acolo. Dacă simbolurile sunt alterate, omul este dezorientat. Întreaga situație reflectă, în stil curios, modul în care procedăm într-un oraș nefamiliar. În cazul unei leziuni cerebrale situația este oricum fără ieșire, iar semnificația sa practică și emoțională este manifestă.

Teama de rătăcire provine din necesitatea ca un organism mobil să se orienteze în mediul său înconjurător. Jaccard citează un incident în care mai mulți nativi africani au devenit dezorientați[37]. Ei au avut un atac de panică și au fugit speriați în tufișuri. Witkin[81] relatează despre un pilot experimentat care și-a pierdut orientarea pe verticală și a descris acest lucru ca fiind cea mai terifiantă experiență din viața sa. Mulți alți autori[5, 52, 76], descriind fenomenul de dezorientare temporară în orașul modern, vorbesc despre emoțiile și suferința asociate acestui fenomen. Binet menționează o persoană care, venind dinspre Paris, a avut grijă să ajungă la un anumit depou de cale ferată din Lyons, pentru că, deși mai puțin convenabil, concura cu imaginea sa (greșită) a zonei din Lyons orientate către Paris[5]. Un alt subiect a simțit o ușoară amețeală pe perioada cât a stat într-un orășel, din cauza persistenței unei orientări greșite. Incomoda tenacitate a unei organizări originale și incorecte a ambientului este atestată de multe surse[23]. Pe de altă parte, în situația foarte artificială și aparent neutră a unui labirint amenajat în laborator, Brown raportează că subiecții au dezvoltat sentimente de afecțiune pentru repere simple cum ar fi, de exemplu, o scândură, recunoscută ca fiind ceva familiar[8].

Găsirea drumului este funcția originală a imaginii ambientale și baza pe care s-ar fi putut dezvolta asocierile emoționale. Dar imaginea nu este valoroasă doar în acest sens imediat în care acționează ca o hartă pentru direcția de deplasare; într-un sens mai larg, ea poate servi drept cadrul general de referință în care individul poate acționa sau de care își poate atașa cunoștințele. Astfel, imaginea reprezintă un corp de convingeri sau un set de obiceiuri sociale: este un organizator al realității și posibilităților.

Peisajul diferențiat poate releva pur și simplu prezența altor grupuri sau locuri simbolice. Vorbind despre agricultura din insulele Trobriand de pe coasta Noii Guinee, Malinowski descrie crângurile de copaci înalți care se ridică deasupra tufișurilor și poienilor junglei și care indică prezența satelor sau a grupurilor de arbori tabu[46]. În mod similar, campanilele înalte marchează localizarea orașelor în câmpia plată a Veneției, așa cum în zona Midwest din Statele Unite silozurile de cereale indică prezența așezărilor.

Imaginea ambientală poate însemna și mai mult de atât, acționând ca organizator al activității. Astfel, pe insula Tikopia, existau câteva locuri de odihnă tradiționale de-a lungul unui traseu folosit de locuitori ca drum zilnic spre locul de muncă și înapoi[46]. Astfel de locuri dau formă navetei zilnice a locuitorilor. În Marae, locul sacru al comunității de pe această insulă, o poiană mică ce abundă în nume de locuri, minuțiozitatea de a distinge un specific local era o trăsătură esențială a ritualurilor complex organizate. În centrul Australiei, având în vedere că eroii legendari ai populației aborigene străbăteau anumite rute ale „timpului de vis al începutului", acestea fac parte integrantă din imaginea ambientului, iar localnicii se simt în siguranță parcurgându-le[53]. În romanul său autobiografic, Pratolini dă exemplul frapant al unor persoane care, în plimbările lor zilnice într-o zonă demolată și neconstruită a Florenței, continuau să meargă pe străzi care nu mai existau în mod real, dar care erau prezente în memorie ca drumuri imaginare.

În alte cazuri, diferențierea și configurarea ambientului pot constitui baza ordonării cunoștințelor. Rattray vorbește cu multă admirație despre medicii tribului Ashanti (Ghana, n.t.) care se străduiau să cunoască fiecare plantă, animal sau insectă din pădurile lor după nume și să le înțeleagă proprietățile spirituale. Ei erau capabili să „citească" pădurea ca pe un document complex și nesfârșit[61].

Peisajul joacă și un rol social. Ambientul denumit, familiar tuturor, furnizează material pentru memoria și simbolurile colective care sudează membrii grupului și le permite să comunice între ei. Peisajul se comportă ca un vast sistem mnemonic de păstrare în mentalul colectiv a istoriei și idealurilor grupului. Porteus neagă abilitățile speciale de memorare a triburilor Arunta din Australia, deși membrii săi pot nara și repeta povestiri tradiționale extrem de lungi. Fiecare detaliu din lumea satului este indiciul unui anume mit și fiecare loc activează memoria culturii lor comune[55]. Maurice Halbwachs ajunge la aceeași concluzie referindu-se la Parisul modern, remarcând faptul că scena fizică stabilă, memoria comună a parizienilor, este o forță puternică ce adună laolaltă locuitorii și le permite să comunice unii cu alții[34].

Organizarea simbolică a peisajului poate ajuta la calmarea temerilor, la stabilirea unei relații emoționale de siguranță între om și mediul global. Această afirmație este ilustrată de un citat despre membrii tribului Luritcha din centrul Australiei:

> „Pentru orice copil Luritcha născut la umbra acestor pietre mari și stranii, suficient de mari încât să impresioneze imaginația omului alb, ai cărui ochi au văzut multe minuni, legendele care le identifică cu istoria propriului popor ar trebui să fie o sursă de mare alinare. Conform credinței, aceste pietre uriașe au apărut doar pentru a marca rătăcirile strămoșilor lor spirituali și îi pune [pe copiii Luritcha, n.t.] într-o relație familiară cu ei. Legendele și miturile sunt mai mult decât povești spuse pentru a alunga orele de întuneric, ele fac parte din modul în care omul primitiv înțelegea să se întărească în fața fricii de înfricoșător și de necunoscut. Având în vedere cât de chinuită era mintea omului primitiv de teama naturală de singurătate, nu este surprinzător faptul că a îmbrățișat cu pasiune ideea că Natura vastă, indiferentă, dacă nu chiar potrivnică, comemorează prin trăsăturile sale cele mai surprinzătoare istoria tribului său și se află, prin practicarea temelor magice, sub controlul său"[55].

Chiar și în situații mai puțin marcate de însingurare sau teamă, un peisaj recunoscut oferă sentimentul plăcut al familiarității și al apartenenței. Eschimoșii Netsilik formulează cu alte cuvinte această idee comună: „a fi înconjurat de mirosul propriilor lucruri".

Într-adevăr, ambientul capătă viață prin denumirea și diferențierea elementelor sale și aduce, astfel, un plus de profunzime și poezie experienței umane. Pasurile din Tibet au denumiri ca „Strâmtoarea Vulturului" sau „Pasul Pumnalului de Fier", care nu sunt doar foarte descriptive, ci și evocări poetice ale unor componente ale culturii Tibetului[3]. Un antropolog face un comentariu privind peisajul locuit de tribul Arunta din Australia centrală:

> „Cel care nu a trăit aceste lucruri nu poate aprecia realitatea vie a miturilor. Întregul ținut prin care am trecut era aparent format doar din tufișuri mulga, câteva pâraie străjuite de arbori de cauciuc, ici și colo câte un lanț muntos mai mult sau mai puțin înalt, câteva câmpuri deschise, erau locuri marcate de istoria aborigenă... Atât de vii sunt poveștile încât investigatorul are impresia unei zone locuite în jurul căreia se desfășoară o activitate febrilă: oameni grăbindu-se care încotro"[54].

Deși astăzi avem la dispoziție moduri mai organizate de a ne raporta la ambient – coordonate, sisteme de numerotare sau nume abstracte – această calitate a concreteții clare, cu o formă inconfundabilă[40], ne lipsește. Wohl și Strauss dau multe exemple privind efortul oamenilor de a găsi un simbol fizic abreviat al orașului în care trăiesc, pentru a-și organiza propriile impresii despre oraș și, în același timp, pentru a-și desfășura activitățile zilnice[82].

Valoarea și sentimentul generat de un ambient capabil să evoce imagini sunt bine rezumate de Proust în „Du côté de chez Swann", prin emoționanta descriere a turlei bisericii din Combray, unde și-a petrecut multe

veri în copilărie. Această componentă a peisajului nu doar simbolizează și localizează orașul, ci aprofundează fiecare activitate zilnică, rămânând în amintirea sciitorului ca o apariție pe care o va căuta și mai târziu în viață:

> „Întotdeauna trebuie să ne întoarcem la turlă, întotdeauna ea a dominat toate celelalte, adunând toate casele la poalele unui vârf neașteptat"[57].

Tipuri de sisteme de referință

Aceste imagini pot fi organizate în diverse feluri. Poate exista un sistem de referință abstract și generalizat, uneori explicit, alteori mai degrabă un mod obișnuit de referință la amplasamente, relații sau caracteristici. Populația Chukchi din Siberia distinge 22 de direcții cardinale, tridimensionale și legate de soare. Acestea includ zenitul și nadirul, miază-noaptea (nordul) și miază-ziua (sudul), toate fixate, plus alte 18 definite de poziția soarelui în diferite momente ale zilei sau nopții și care se schimbă odată cu anotimpul. Acest sistem este suficient de important încât sa controleze orientarea tuturor dormitoarelor[6]. Navigatorii Micronezieni ai Pacificului foloseau un sistem direcțional specific care nu era, totuși, simetric, dar era legat de constelații și de poziția insulelor. Numărul de direcții varia de la 28 la 30[18].

Sistemul folosit în câmpia din nordul Chinei este strict regulat. Are conotații magice profunde: nordul echivalează cu negrul și diavolul, sudul cu roșul, bucuria, viața și soarele. Sistemul controlează foarte strict amplasarea obiectelor de cult și a structurilor permanente. Într-adevăr, folosința principală a busolei, inventată de chinezi, nu a fost navigația pe mare, ci orientarea clădirilor. Acest sistem este atât de convingător încât sătenii care trăiesc în acest ținut plat din nordul Chinei indică direcția prin puncte cardinale și nu prin „dreapta" sau „stânga", așa cum ni s-ar părea nouă natural. Sistemul de organizare nu este centrat pe individ, mișcându-se și întorcându-se odată cu el, ci este fix, universal și situat în afara individului[80].

Când se referă la un obiect, tribul Arunta din Australia îi precizează de obicei apropierea, orientarea și vizibilitatea prin raportare la vorbitor. Pe de altă parte, un geograf american a prezentat odată o lucrare privind necesitatea orientării față de propriile noastre patru puncte cardinale și a fost surprins să afle de la audiența sa că pentru mulți locuitori ai orașului, obișnuiți să se orienteze în funcție de trăsăturile urbane evidente, acest tip de orientare nu constituia o necesitate. El însuși fusese crescut într-un

ținut cu deschidere către munți[32]. Pentru un eschimos sau un locuitor al Saharei, direcțiile constante pot fi recunoscute nu cu ajutorul obiectelor cerești, ci în funcție de vânturile dominante, de formațiunile de nisip sau de zăpadă produse de aceste vânturi[37].

În unele zone din Africa, direcția cheie poate să nu fie abstractă și constantă, ci mai degrabă direcția către teritoriul de origine. Astfel, Jaccard citează o tabără de triburi reunite care s-au grupat în mod spontan în sectoare orientate spre teritoriile lor de origine[37]. El mai menționează cazul unor comercianți francezi care, forțați de împrejurări să facă afaceri în câteva orașe învecinate necunoscute lor, s-au gândit să nu acorde prea multă atenție numelor sau reperelor, ci să aibă permanent în minte direcția înapoi către gară, pentru ca să se poată întoarce rapid și direct acolo după încheierea activității. Un alt exemplu menționat este forma movilelor funerare australiene, care sugerează direcția către centrul totemic sau casa spirituală a celui îngropat[72].

Insula Tikopia este exemplul unui alt tip de sistem care nu este nici universal sau egocentric, nici orientat către un punct de referință, ci legat de o anumită limită sau de un orizont al peisajului. Insula este atât de mică încât rareori se poate întâmpla să nu vezi sau să nu auzi oceanul. Locuitorii insulei folosesc expresiile „pe uscat" sau „înspre mare" pentru toate tipurile de referințe spațiale. În acest fel este localizat un topor aflat pe podeaua locuinței, iar în rapoartele lui, Firth menționează că a auzit un localnic spunând altuia: „ai o pată de noroi pe obrazul dinspre mare". Acest model referențial este atât de puternic încât localnicii cu greu pot concepe mari mase de uscat. Satele sunt înșiruite de-a lungul țărmului, iar termenii tradiționali de orientare se referă doar la „satul următor" sau la cel de după următorul și așa mai departe. Aceasta este o serie unidimensională cu referințe simple[19].

Uneori organizarea ambientului nu are la bază un sistem direcțional general, ci unul sau mai multe centre intensive, către care par a fi orientate alte obiecte. În Meshed (Iran), fiecare obiect aflat în apropierea altarului central este încărcat de sacralitate, chiar și praful care se așează în incintă. Punctul înalt din care călătorul care se apropie de oraș vede prima oară moscheea este important în sine, iar străzile care duc la altar trebuie traversate cu smerenie, prin aplecare. Acest centru sacru polarizează și organizează întreaga zonă înconjurătoare[16], situație comparabilă cu obiceiul de a îngenunchea într-o biserică romano-catolică la traversarea axului altarului care orientează organizarea interioară a bisericii.

În acest fel a fost organizată Florența în secolele ei de glorie. În acele vremuri, descrierile și referințele de localizare erau așa numitele „canti", adică

puncte centrale care puteau fi loggii, lumini, blazoane, tabernacole, vilele unor familii de vază ale orașului, magazine importante, mai ales farmacii. Doar mai târziu numele acestor canti au fost atașate străzilor, care în 1785 au fost sistematizate și au fost semnalizate prin plăcuțe indicatoare cu nume. Numerotarea progresivă a caselor a fost introdusă în 1808, iar sistemul de referință al orașului a comutat pe referințe la trasee[11].

Reprezentarea și referințele pe sectoare erau ceva obișnuit în vechile orașe, unde cartierele și populațiile lor erau relativ stabile, izolate și distincte. În Roma imperială adresele erau date doar pentru sectoare mici bine definite. Se poate presupune că găsirea unui astfel de sector trebuia să se facă doar prin investigație personală[35].

Peisajul poate fi configurat cu ajutorul liniilor de deplasare. În cazul populației tribului Arunta din Australia, organizarea teritoriului se bazează pe magie, pe existența unei rețele de trasee mitice care leagă între ele „ținuturi" totemice sau proprietăți tribale izolate, între acestea rămânând suprafețe nefolosite. În mod normal, există un singur drum corect către depozitul sacru de obiecte totemice, iar Pink relatează despre lungul ocol făcut de unul dintre ghizii săi pentru a se apropia de locul sacru așa cum se cuvenea[54].

Jaccard povestește despre un ghid arab celebru în Sahara care putea găsi cea mai puțin vizibilă potecă și pentru care întregul deșert era o rețea de trasee. Odată, acest ghid a urmat cu mare strictețe meandrele continue ale unui drum slab marcat, deși destinația sa era clar vizibilă în spațiul deschis al deșertului. El nu se abătea de la acest mod de orientare obișnuit, pentru că furtunile și mirajele alterau frecvent distanțele reale față de reperele aflate la distanțe mai mari[37]. Un alt autor descrie traseul trans-continental Saharian *Medjbed,* străbătut de cămile care parcurg sute de kilometri de deșert de la o groapă de apă la alta, marcate prin grămezi de pietre la punctele de intersecție. Să te rătăcești aici poate însemna moartea. Autorul vorbește despre personalitatea puternică, aproape sacră pe care o capătă acest traseu[24]. Într-un altfel de peisaj, în practic impenetrabila pădure africană, harababura vegetală este intersectată de cărările elefanților, pe care băștinașii le învață și le traversează așa cum învățăm și noi să ne traversăm străzile[37].

În descrierea pe care o face Veneției, Proust ne dă un exemplu grăitor privind senzațiile pe create de un sistem de referință pentru trasee:

> „Gondola mea urma cursul micilor canale; ca mâna misterioasă a unui geniu călăuzindu-mă prin labirintul acestui oraș oriental, acestea păreau, pe măsură ce înaintam, să taie un drum pentru mine în inima cartierului aglomerat pe care îl străbat, abia zgâriindu-l, provocând o fisură subțire, arbitrară, caselor înalte cu ferestre mici maure; și, ca și cum ghidul magic ar fi ținut o lumânare în mână și mi-ar fi luminat calea, ele mai lăsau să pătrundă câte o rază de soare care îmi lumina calea de urmat"[58].

În cadrul unui experiment în care a introdus subiecții legați la ochi într-un labirint doar la nivelul picioarelor, Brown a descoperit că până și într-o astfel de situație restrictivă, subiecții păreau să folosească cel puțin trei moduri de orientare diferite: o memorare a ordinii mișcărilor, de regulă greu de reconstruit altfel decât în ordinea corectă; un set de repere (scânduri nefinisate, surse de sunete, raze de soare care dădeau senzația de căldură) care identificau locurile; un simț general al orientării în spațiul camerei (de exemplu, soluția poate fi imaginată ca o mișcare generală de-a lungul celor patru laturi ale camerei, cu două incursiuni spre centrul camerei)[8].

Formarea imaginii

Crearea imaginii ambientale este un proces bilateral între observator și observat. Ceea ce vede observatorul se bazează pe forma exterioară, dar modul în care interpretează și organizează ceea ce vede și își direcționează atenția afectează, în sens invers, ceea ce este văzut. Organismul uman este foarte adaptabil și flexibil, iar diversele grupuri pot avea imagini foarte diferite ale aceleiași realități exterioare.

Sapir ne dă un exemplu interesant privind această concentrare diferită a atenției în limbajul populației [de nativi americani, n. red.] Paiute de sud [Arizona, n. red.]. Ei au în vocabularul lor termeni unici pentru elemente topografice clare ca de exemplu un „loc într-o zonă montană înconjurat de creste" sau un „perete de canion luminat de razele soarelui" sau „ținut vălurit intersectat de mai multe culmi de dealuri". Astfel de referințe precise la topografie sunt necesare pentru definirea locurilor dintr-o zonă semi-aridă. Sapir observă mai departe că vocabularul indian caracteristic nu conține termenul englezesc atotcuprinzător de „ierburi", dar are termeni separați pentru plantele care constituie surse de hrană și medicamente, termeni care fac distincția pentru fiecare specie în parte între ce este crud și ce este gătit, care grupează după culoare și stadiu de creștere: ca de exemplu, în engleză, diferențierea între viței [calf în original, n. red.], vacă [cow în original, n. red.], taur [bull în original, n. red.], carne de vițel [veal în original, n. red.] și carne de vacă [beef în original, n. red.]. El menționează, pe de altă parte, un trib indian al cărui vocabular nu face distincția între soare și lună[66]!

Vocabularul eschimoșilor din Insulele Aleutine nu conține termeni care să desemneze marile blocuri verticale din peisajul lor: lanțuri muntoa-

se, vârfuri, vulcani și altele similare. Cu toate acestea, chiar și cel mai mic element orizontal care are legătură cu apa – râuleț, pârâiaș sau iaz – are propriul nume. Se presupune că aceasta se datorează faptului că micile cursuri de apă sunt elemente de mediu vitale pentru deplasare[26]. Atenția eschimoșilor Netsilik pare, de asemenea, să fie atrasă de elementele legate de apă. Cele 12 hărți desenate de eschimoși pentru Rasmussen indică 532 de nume de locuri. Dintre acestea, 498 desemnează insule, coaste, golfuri, peninsule, lacuri, izvoare sau vaduri. 16 se referă la dealuri și munți și doar 18 sunt referințe izolate la pietre, ravene, mlaștini sau așezări[60]. Yung face o referință interesantă la un geolog antrenat care era capabil să parcurgă fără ezitări traseele cețoase ale Alpilor prin simpla recunoaștere a configurației tipurilor geologice de roci[83].

O altă zonă de atenție, destul de neobișnuită, este reflexia cerului. Stefánsson menționează că norii de joasă altitudine, uniform colorați ai zonei arctice reflectă harta locurilor de dedesubtul lor: cei de deasupra cursurilor de apă deschise sunt negri, cei de deasupra apelor înghețate sunt albi, cei de deasupra uscatului înghețat sunt ceva mai închiși la culoare, și așa mai departe. Această observație este foarte importantă la traversarea marilor golfuri, acolo unde reperele se află sub linia orizontului[73]. Aceste reflexii ale cerului sunt uzual folosite în Mările Sudului, nu numai pentru a localiza o insulă aflată sub linia orizontului, ci chiar pentru a o identifica în funcție de culoarea și forma reflexiei. Mai multe informații despre gama largă a modalităților de orientare se pot găsi în ultima carte a lui Gatty despre navigație[23].

Aceste diferențe culturale se pot extinde nu numai asupra trăsăturilor care se bucură de atenție, dar și asupra modului în care acestea sunt organizate. Insulele Aleutine nu au un nume generic în limba locală, pentru că aleutinii nu recunosc ceea ce pentru noi pare să fie evidenta unitate a lanțului[17]. Tribul Arunta grupează stelele altfel decât noi, punând frecvent stelele luminoase, apropiate, în grupuri diferite, grupându-le, în schimb, împreună, pe cele slabe, îndepărtate.[45]

În plus, mecanismul nostru perceptiv este atât de adaptabil încât fiecare grup uman poate distinge elementele peisajului său, poate percepe și da sens detaliilor semnificative, oricât de nediferențiată ar părea lumea respectivă unui observator extern. Poate fi vorba aici de nesfârșitele desișuri gri mulga care fac parte din peisajul australian; platoul acoperit de zăpadă al eschimoșilor, unde se pierde până și diferența între cer și pământ; cețoasele și schimbătoarele Aleutine; întinderea nesfârșită a oceanului navigatorului polinezian.

Două grupuri primitive au dezvoltat o știință a orientării și geografiei care a fost doar recent depășită de sistemul de cartare occidental. Aceștia sunt eschimoșii și navigatorii din Mările Sudului. Eschimoșii pot desena la mâna liberă hărți perfect utilizabile care acoperă teritorii de 400-500 mile doar pe o latură. Aceasta este o realizare de care puțini oameni din lume sunt capabili fără referințe prealabile la hărți existente.

În mod similar, navigatorii cu experiență din Insulele Caroline ale Pacificului au un sistem elaborat de direcții de navigație atent corelate cu constelațiile, cu localizarea insulelor, cu vânturile, curenții, poziția soarelui și direcția valurilor[18, 44]. Arago afirma că un navigator renumit a reprezentat odată în fața lui toate insulele din arhipelag folosind boabe de porumb, le-a marcat poziția relativă, le-a numit pe fiecare în parte, precizând accesibilitatea și produsele specifice ale fiecăreia. Acest arhipelag măsoară circa 1500 mile de la est la vest! În plus, navigatorul a făcut o busolă din bambus și a indicat vânturile dominante, constelațiile și curenții după care el se ghida.

Aceste două culturi care au atins performanțe uluitoare în ceea ce privește capacitatea de abstractizare și atenția perceptivă aveau două elemente în comun: în primul rând, ambientele lor de zăpadă sau apă erau în esență lipsite de trăsături sau diferențiate doar subtil; în al doilea rând, ambele grupuri au fost forțate la mobilitate. Pentru a supraviețui, eschimosul trebuie să schimbe în fiecare anotimp modul de a vâna, ceea ce implică mișcare. Cei mai buni marinari din Mările Sudului nu provin din insulele fertile înalte, ci din insulele mici și joase, în care resursele naturale erau insuficiente și care erau mereu amenințate de foamete. Tuaregii nomazi din deșertul Sahara sunt un grup similar și au o abilitate aproape identică. Pe de altă parte, Jaccard menționează că băștinașii africani cu obiceiuri agricole sedentare se pierd cu ușurință în propriile păduri[37].

Rolul formei

La toate aceste precizări privind flexibilitatea și adaptabilitatea percepției umane prezentate anterior, trebuie să adăugăm și rolul formei lumii fizice. Simplul fapt că navigația performantă a apărut în ceea ce par a fi ambiente greu perceptibile semnalează influența acestor forme exterioare.

Abilitatea de a distinge și de a se orienta în aceste medii rezistente nu se câștigă fără costuri. Cunoașterea a fost în general limitată la specialiști. Desenatorii de hărți ai lui Rasmussen erau șefi de comunități – mulți alți eschimoși nu au această abilitate. Cornetz semnala că în întreaga Tunisie de sud nu existau decât 12 ghizi buni[13]. În Polinezia, navigatorii erau casta conducătoare. Cunoașterea se transmitea din tată-n fiu și a

existat, așa cum am menționat anterior, o școală oficială în domeniu, pe insula Puluwat. Era ceva obișnuit pentru navigatori să mănânce la o cantină separată, unde se vorbea constant despre direcții și curenți. Aceasta amintește de piloții lui Mark Twain de pe râul Mississippi, care discutau tot timpul navigând în susul și în josul fluviului, fiind astfel în permanență la curent cu reperele înșelătoare și mereu schimbătoare[77]. Pe cât de admirabilă este această abilitate, ea este departe de a fi o relație facilă și familiară cu ambientul. Călătoriile pe mare polineziene erau evident însoțite de o anxietate reală, o formație de navigație obișnuită fiind un șir lung de canoe în căutarea uscatului. Un alt exemplu: în tribul Arunta din Australia, doar bărbații cei mai bătrâni îi pot conduce pe ceilalți de la o gaură de apă la alta sau pot localiza corect traseul sacru prin desișul de tufișuri mulga. Pe bine diferențiata insulă Tikopia, sunt puține șanse de apariție a unei astfel de probleme.

Există relatări frecvente ale ghizilor nativi care se pierd într-un ambient amorf. Strehlow își descrie rătăcirile de ore întregi prin desișurile australiene de tufișuri mulga împreună cu un aborigen experimentat care a fost nevoit să se urce în mod repetat în copaci în efortul de a se orienta după repere îndepărtate[75]. Jaccard povestește cazurile tragice ale unor tuaregi rătăciți[37].

La celălalt capăt al scalei, există în trăsăturile unui peisaj calități vizuale care le transformă în subiecte inevitabile ale atenției, în ciuda capacității de selecție a ochiului. De cele mai multe ori, sacralitatea se concentrează în cele mai neașteptate elemente naturale, ca de exemplu legătura dintre zeitățile Ashanti cu marile lacuri și râuri sau venerația comună față de munții înalți. Astfel, în Assam există un deal faimos care este locul legendar al morții lui Budha. Waddell îl descrie ca spectaculos și pitoresc, ridicându-se direct dintr-o câmpie cu care contrastează puternic. El menționează apoi că acest loc fusese venerat de aborigeni cu mult înainte și că ulterior devenise sfânt și pentru brahmani și mahomedani[78].

Din rațiuni fizice, marele munte de pe insula Tikopia este elementul organizatoric central, punctul cel mai important de pe insulă din punct de vedere sociologic și topografic, locul unde zeii coboară pe Pământ. El marchează locul de acasă, vizibil din largul mării, și are o aură de supranatural. Coama muntelui este plantată cu taro și arareori eliberată de nori. Există aici o floră deosebită care mai jos dispare, ceea ce întărește interesul special pentru acest loc[19].

Ocazional, un peisaj poate fi extrem de diferențiat pentru a solicita atenția. Kawaguchi descrie malurile unui râu din apropierea lacului Kholgyal, în Tibet:

> „Stâncile erau adunate ici și colo, unele galbene, unele roșu aprins, altele albastre, verzi și violete...stâncile erau fantastice, unele ascuțite și colțuroase, altele ieșite deasupra apei. Malul apropiat...era plin de stânci cu forme bizare și fiecare dintre ele avea un nume... toate erau obiecte de venerație pentru oamenii obișnuiți"[39].

Pentru a alege un exemplu mai modest, teritoriile apărate de păsările care cuibăresc într-o pajiște au fost cartate de-a lungul mai multor ani. Aceste teritorii înregistrează mari fluctuații și reorganizări, așa cum este de așteptat având în vedere ocuparea lor de către diferite tipuri de indivizi. Totuși, unele limite perceptive puternice, garduri sau tufișuri, au rămas stabile în ciuda tuturor schimbărilor[50]. Se știe că păsările migratoare, care se deplasează într-o direcție generală în front larg, își orientează zborul și urmează „linii conducătoare" sau limite formate din elemente topografice ca liniile de coastă, de exemplu. Chiar și roiurile de lăcuste, care își mențin coeziunea și direcția orientându-se după vânt, devin dezorganizate și se împrăștie când se deplasează deasupra unor suprafețe de apă nediferențiate.

Există unele trăsături care nu numai că sunt remarcabile și distinctive, dar pot avea chiar o „prezență", un fel de animație sau realitate neobișnuit de vie, percepută de oameni din culturi complet diferite. Kawaguchi vorbește despre un munte sacru din Tibet, văzut pentru prima dată ca „șezând cu un aer de mare solemnitate" și asemuit cu propriul său Budda Vairochana, flancat de Bodhisattva[39].

O experiență similară, mai apropiată de noi, a fost originalul impact pe care l-a avut asupra oamenilor un povârniș de pe Oregon Trail [lungul drum al coloniștilor americani, n. red.]:

> „În timp ce grupul de pionieri care se îndrepta către vest se alinia pe faleză, a fost străbătut de un val de uimire...Numeroși observatori au descoperit faruri, cuptoare de ardere a cărămizilor, Capitoliul din Washington, Beacon Hill, turnuri de tragere, biserici, clopotnițe, cupole, străzi, ateliere, magazine, depozite, parcuri, piețe, piramide, castele, forturi, pilaștri, domuri, minarete, temple, castele gotice, fortificații «moderne», catedrale franceze, castele din Renania, turnuri, tuneluri, săli, mausolee, un templu al lui Belus și grădini suspendate... Dintr-o singură privire stâncile au părut a fi Orașe, Temple, Castele, Turnuri, Palate, întreaga varietate de mari structuri magnifice... edificii splendide, așa cum frumoasa marmură albă a fost șlefuită în stilul fiecărei perioade și țări..."[69].

Pentru a indica impactul comun și copleșitor al acestor forme geologice speciale sunt citați mai mulți observatori.

Astfel, observând flexibilitatea percepției umane, trebuie să adăugăm că forma fizică exterioară are un rol la fel de important. Există ambiente care atrag sau resping atenția, care facilitează organizarea sau diferențierea sau care le rezistă. Acest lucru este analog cu ușurința sau dificultatea cu care atât de adaptabilul creier omenesc poate memora materiale asociate sau neasociate.

Jaccard menționează câteva „locuri clasice" din Elveția unde locuitorii nu sunt niciodată capabili să mențină direcția[36]. Peterson observa că organizarea imaginii sale asupra orașului Minneapolis este distrusă de fiecare dată când trama rectangulară a străzilor își schimbă orientarea[52]. Trowbridge consideră că majoritatea persoanelor este incapabilă să indice poziția unor orașe mai îndepărtate de New York fără să facă greșeli grosolane; Albany face excepție, având în vedere că este în mod vizibil legat de New York prin intermediul râului Hudson[76].

În Londra, o mică proprietate denumită Seven Dials a fost construită în 1965, constând din 7 străzi ce converg către o intersecție circulară în care se află o coloană dorică ce susține 7 cadrane solare, fiecare plasat în dreptul uneia dintre străzile convergente. Gay se referă la forma confuză a acestei zone în lucrarea sa *Trivia*, deși susține că doar țăranul sau străinul cel mai prost ar putea fi derutat de ea.[5]

Malinowski face o distincție clară între peisajul vulcanic diferențiat din Dobu și Amphletts din insulele D'Entrecasteaux de lângă Noua Guinee și monotonele insule de corali Trobriand, grupuri de insule între care au loc expediții comerciale regulate. El descrie atât concentrarea de semnificații mitice din zona Dobu, cât și reacțiile locuitorilor insulelor Trobriand la acest peisaj vulcanic capabil să evoce imagini. Referindu-se la excursia între insulele Trobriand și Dobu, Malinowski scrie:

> „Fâșia joasă de pământ care înconjoară laguna Trobriand pe o rază largă se subțiază și se dizolvă în ceață, iar în fața lor munții din sud se înalță din ce în ce mai sus...Cel mai apropiat de ei, Koyatabu, o piramidă subțire, oarecum în pantă, este ca un far, ghidând marinarii către sud...Într-o zi sau două aceste forme cețoase, imateriale vor arăta ce înseamnă pentru locuitorii insulelor Trobriand forme încântătoare și forme masive. Vor înconjura comercianții din Kula cu zidurile lor solide și abrupte de piatră și cu jungla cea verde...Locuitorii din insulele Trobriand for naviga pe golfurile adânci și umbroase... sub apele transparente se va dezvălui o lume multicoloră de corali, pești și alge... vor găsi pietre minunate, grele și compacte de diverse forme și culori, în timp ce acasă singura piatră este insipidul coral alb mort...pe lângă multele tipuri de granit, bazalt și tuf vulcanic; obsidianul negru, cu marginile lui ascuțite și inelul metalic, locuri bogate în ocru roșu și galben...Astfel, peisajul care se dezvăluie acum în fața lor este un soi de tărâm promis, un ținut despre care se vorbește cu un ton de legendă"[46].

Într-un mod similar, în Australia, deși drumurile „timpului de vis al începutului" străbat în toate direcțiile un teritoriu care este preponderent câmpie perfect plană cu vegetație mulga, totuși, locurile de popas legendare, nodurile de istorie sacră par să se concentreze intens în cele două zone cu peisaj diferențiat: lanțurile muntoase MacDonnell și Stuart's Bluff .

Putem pune în paralel cu aceste confruntări de peisaje primitive comparația pe care o face Eric Gill între Brighton (Anglia), locul în care s-a născut, și Chichester, locul în care s-a mutat în adolescență:

> „Nici nu mi-a trecut prin minte înainte de ziua aceea că orașele pot avea o formă și că pot exista, în afara iubitelor mele locomotive, lucruri care să aibă caracter și sens...[Chichester, n. red.] era un orășel, un oraș, ceva planificat și ordonat – nu doar o agregare de străzi mai mult sau mai puțin sordide, crescând, ca ciupercile, oriunde le-o permiteau rețeaua de căi ferate, macazurile și depourile... Știam doar că Chichester este ceea ce Brighton nu este: un capăt, un lucru, un loc... Planul Chichesterului este clar și curat...De pe zidul roman puteai vedea departe câmpiile verzi...Patru străzi principale largi și drepte împart orașul în cartiere aproape egale, iar cartierul rezidențial este împărțit în mod asemănător de către patru străduțe cu fronturi aproape continue de case de secol XVII și XVIII... Dar Brighton, așa cum îl știm...ei bine, pur și simplu nu se poate spune nimic despre el. Ne gândeam la Brighton ca la un loc al cărui centru era casa noastră... nu exista altul. Dar în Chichester...centrul nu mai era casa noastră de pe North Walls Street numărul 2, ci Market Cross. Nu am câștigat doar un simț civic, ci un simț general al relațiilor ordonate...Brighton nu era un loc. Niciodată nu îmi imaginasem că ar fi putut exista un altfel de oraș"[33].

Am menționat anterior claritatea perceptivă a insulei Tikopia, care se datorează prezenței muntelui Reani. Următorul citat ilustrează cum poate fi folosită o formă diferențiată în detaliu:

> „Când un locuitor din Tikopia iese prima dată din ținutul său natal, primele sale estimări privind distanța parcursă se bazează pe porțiunile de insulă care se mai zăresc deasupra liniei orizontului. Pe această scală există cinci puncte principale. Primul este rauraro, ținutul jos de lângă țărm. Când acesta dispare, locuitorul știe că a parcurs deja o anumită distanță. Când dealurile (mato) care se înalță

> în diferite locuri la 60-90 metri în jurul coastei se pierd, a atins un alt punct; urmează apoi uru mauna, culmile şirului de dealuri de aproape 150-240 metri înălţime care înconjoară lacul, se pierd în valuri. Când uru asia (ultima fisură din conturul muntelui Reani, de aproape 300 metri înălţime) dispare, călătorul îşi dă seama că este departe de mare; iar când, în sfârşit, vede cum dispare chiar vârful muntelui uru ronorono, întâmpină momentul cu amărăciune[19].

Astfel, un profil bine diferenţiat al peisajului a permis etapizarea fenomenului obişnuit al despărţirii pe intervale regulate, fiecare cu semnificaţii practice şi emoţionale.

Când un personaj dintr-un roman al lui Forster revine din India, el resimte un şoc la intrarea în Marea Mediterană, văzând contururile abrupte ale împrejurimilor, capacitatea lor de a evoca imagini:

> „Clădirile Veneţiei, ca şi munţii din Creta şi câmpiile din Egipt, stăteau în locul potrivit, în timp ce în biata India totul era aşezat greşit. Uitase frumuseţea formei printre templele cu idoli şi dealurile masive; într-adevăr, fără formă, cum poate exista frumuseţe?...În zilele de demult când era student se înfăşurase în pătura multicoloră a pieţei San Marco, dar acum îi fusese oferit ceva mai preţios decât mozaicurile şi marmura: armonia dintre opera umană şi pământul care o susţine, civilizaţia care a ieşit din dezordine, spiritul într-o formă rezonabilă, cu carnea şi sângele care îl ţin în viaţă. Scriind cărţi poştale ilustrate prietenilor săi din India simţea că toţi ratează bucuriile lui de acum, bucuriile formei, şi că aceasta constituia o barieră serioasă. Vor vedea doar somptuozitatea Veneţiei, nu şi forma ei"[22].

Dezavantajele capacităţii de a evoca imagini

Un ambient foarte vizibil poate avea şi dezavantaje. Un peisaj încărcat cu semnificaţii magice poate inhiba activităţile practice. Tribul Arunta mai degrabă ar muri decât să se mute într-o zonă mai favorabilă. Movilele funerare ancestrale din China ocupă terenul arabil râvnit cu disperare, iar în cazul populaţiei Maori, unele dintre cele mai bune locuri de acostare sunt interzise din cauza importanţei lor mitice. Exploatarea se face mai uşor atunci când nu există sentimente faţă de pământ. Chiar şi utilizarea conservatoare a resurselor poate fi diminuată acolo unde orientarea obişnuită nu permite adaptarea facilă la noile tehnologii şi nevoi.

Referindu-se la bogăţia numelor de locuri în insulele Aleutine, Geoghegan face un comentariu interesant: există atât de multe nume particulare pentru fiecare trăsătură cât de măruntă, încât adesea aleutinii de pe una din insule de-abia dacă au auzit de numele locurilor de pe o alta[26].

Astfel, un sistem bine diferenţiat, fără abstractizări sau generalităţi, poate reduce comunicarea.

Mai pot exista şi altfel de consecinţe. Strehlow spune despre tribul Arunta:

> „De vreme ce fiecare element al peisajului, proeminent sau nu, este deja asociat unuia sau altuia dintre aceste mituri, putem înţelege completa apatie a eforturilor literare... strămoşii lor nu le-au lăsat nici măcar un loc neocupat pe care să-l poată umple cu creaţii ale propriei lor imaginaţii...tradiţia a înăbuşit efectiv impulsul creativ... nu s-au mai inventat mituri native de secole...ei sunt în totalitate custozi neinspiraţi...o rasă nu atât primitivă, cât decadentă"[75].

Dacă este de dorit ca un ambient să evoce imagini bogate, vii, în egală măsură este de dorit ca aceste imagini să fie comunicabile şi adaptabile nevoilor practice în schimbare, să permită crearea de noi grupări, de noi înţelesuri, o nouă poezie. Obiectivul poate fi un ambient capabil să evoce imagini care să aibă în acelaşi timp un final deschis.

Ca exemplu particular al modului în care poate fi rezolvată această dilemă, chiar şi într-un mod irațional, putem analiza pseudo-ştiinţa chineză a geomanţiei[32]. Aceasta este o ştiinţă tradiţională complicată influenţată de peisaj, sistematizată şi interpretată de profesori. Conform principiilor ei, vânturile rele pot fi controlate cu ajutorul dealurilor, pietrelor sau copacilor care pot bloca vizual golurile periculoase, iar spiritele bune ale apei pot fi atrase prin iazuri, cursuri de apă şi canale. Formele elementelor înconjurătoare sunt interpretate ca simbolizând diversele spirite pe care le adăpostesc. Acest spirit poate fi considerat folositor sau inactiv şi nefolositor. Poate fi concentrat sau dispersat, aflat în adâncime sau la suprafaţă, pur sau amestecat, slab sau puternic şi trebuie folosit, controlat sau întărit prin plantare, amplasare, turnuri, pietre şi aşa mai departe. Posibilele interpretări sunt multe şi complexe; este un domeniu care se extinde la nesfârşit şi pe care experţii îl studiază în toate direcţiile. Oricât de departe de realitate ar fi această pseudo-ştiinţă, pentru scopurile noastre ea prezintă două trăsături interesante: în primul rând, este o analiză cu final deschis a ambientului: noi înţelesuri, o nouă poezie şi alte dezvoltări sunt întotdeauna posibile; în al doilea rând, conduce la utilizarea şi controlul formelor exterioare şi a influenţei acestora: pune accentul pe faptul că viziunea omului asupra viitorului şi energia lui stăpânesc universul şi îl pot schimba. Poate că există aici indicii asupra modului de a construi un ambient capabil să evoce imagini care să nu fie în acelaşi timp sufocant şi opresiv.

B.

FOLOSIREA METODEI

La aplicarea conceptului de bază al capacității de a evoca imagini în cazul orașelor americane, am folosit două metode principale: intervievarea unui mic eșantion de locuitori privind imaginea lor asupra ambientului și o examinare sistematică a imaginii ambientului percepute de observatori pregătiți în domeniu. Evaluarea acestor tehnici este o problemă importantă, mai ales pentru că unul dintre obiectivele studiului nostru a fost acela de a dezvolta metode adecvate. Această problematică generală include două întrebări: (a) cât de sigure sunt metodele, cât de adevărate sunt concluziile lor? și (b) cât sunt de utile? Sunt concluziile atât de importante pentru deciziile de planificare? Sunt rezultatele obținute pe măsura eforturilor depuse?

Interviul de bază, susținut în birou, constă, în esență, în solicitarea de a schița o hartă de imagini mentale a orașului, de a detalia plimbările prin oraș, de a lista și descrie sumar zonele cele mai distincte și mai vii în memoria subiectului. În primul rând, acest interviu a fost condus pentru a testa ipoteza capacității de a evoca imagini; în al doilea rând, pentru a obține o aproximare brută a imaginilor publice ale celor trei orașe studiate care, prin comparație cu rezultatele recunoașterii din teren să contribuie la formularea unor sugestii utile proiectării urbane; în al treilea rând, să dezvolte o metodă abreviată de a decela imaginea publică a oricărui oraș. În perspectiva atingerii acestor obiective, metoda a avut un succes rezonabil, dar există rețineri privind caracterul general al imaginii publice astfel decelate, prezentate în continuare.

Interviul în birou a cuprins următoarele întrebări:

1. Care este primul gând care vă vine în minte când auziți cuvântul „Boston"? Ce simbolizează acest cuvânt pentru dumneavoastră? Cum ați descrie generic orașul Boston în sens fizic?
2. Am dori să desenați foarte schematic o hartă a centrului orașului Boston, spre interior sau spre centrul orașului, de la Massachusetts Avenue. Desenați-o exact ca și cum ați descrie orașul unui străin, acoperind toate elementele importante. Nu așteptăm un desen corect – doar o schiță generală. (Intervievatorul va nota ordinea în care sunt desenate elementele hărții.)

3a. Vă rugăm să ne dați indicații complete și explicite privind drumul pe care îl parcurgeți zilnic de la domiciliu la locul de muncă. Imaginați-vă mergând și descrieți în ordine lucrurile pe care le vedeți, le auziți sau le mirosiți pe acest drum, incluzând reperele de pe traseu care au devenit importante pentru dumneavoastră și indiciile pe care le-ar putea folosi un străin pentru a lua aceleași decizii ca dumneavoastră. Suntem interesați de imaginea fizică a acestor elemente. Nu este important dacă nu vă puteți aminti numele străzilor și locurilor. (Pe durata descrierii drumului parcurs, intervievatorul va solicita, după caz, descrieri mai detaliate.)

3b. Sunt anumite zone ale călătoriei dumneavoastră uzuale care vă emoționează în mod special? Cât de mult durează aceste stări? Există părți ale traseului în care nu sunteți sigur(ă) unde vă aflați? (Întrebarea 3 va fi repetată pentru una sau mai multe călătorii standardizate pentru toți cei intervievați, de exemplu „mergeți pe jos de la Massachusetts General Hospital la South Station" sau „mergeți cu mașina de la Faneuil Hall la Symphony Hall".)

4. Care credeți că sunt cele mai distincte elemente din centrul Bostonului? Pot fi mari sau mici, dar vă rugăm să le menționați pe acelea pe care le puteți identifica mai ușor și pe care vi le puteți aminti cu mai mare acuratețe. (Pentru fiecare dintre cele două sau trei elemente menționate în răspunsul la întrebarea nr. 4, intervievatorul va solicita un răspuns la întrebarea nr. 5.)

5a. Puteți să-mi descrieți _____? Dacă ați fi dus până acolo cu ochii acoperiți și acolo vi s-ar descoperi ochii, ce indicii ați folosi pentru a identifica exact locul unde vă aflați?

5b. Aveți sentimente sau emoții legate de _____?

5c. Îmi puteți arăta pe harta desenată de dumneavoastră unde se află _____? și, dacă este cazul: Care sunt limitele acestui element?

6. Îmi puteți arăta pe harta desenată de dumneavoastră direcția nordului?

7a. Interviul este acum gata, dar ne-ar ajuta dacă ați mai putea rămâne câteva minute pentru o discuție liberă. (Restul întrebărilor sunt inserate în mod informal.)

7a. Ce credeți că vrem să aflăm prin acest interviu?

7b. Ce importanță au pentru locuitori orientarea și recunoașterea elementelor orașului?

7c. Găsiți vreo plăcere în faptul că știți unde vă aflați sau încotro mergeți? Sau, în caz contrar, neplăcere?

7d. Considerați că Bostonul este un oraș în care vă puteți orienta ușor, un oraș cărui îi puteți identifica elementele cu ușurință?

7e. Din cunoștințele dumneavoastră, ce orașe considerați că au o orientare bună? De ce?

Acesta a fost în mod un interviu lung, cu o durată obișnuită de o oră și jumătate, dar la care subiecții au participat cu interes și uneori cu o oarecare emoție. Totul a fost înregistrat pe casetă și apoi transcris, o procedură dificilă care a permis, totuși, reținerea tuturor detaliilor, precum și a pauzelor relevante și inflexiunilor vocii.

16 dintre subiecții intervievați în Boston au fost suficient de interesați încât să dorească să participe la un al doilea interviu. Aici au fost mai întâi confruntați cu un set de fotografii din zona Bostonului, așezate în ordine aleatoare, astfel alese încât să acopere întregul sector în mod sistematic. Setul prezentat subiectului conținea și fotografii din alte orașe. La început, subiecților li s-a cerut să clasifice fotografiile în orice fel de grup pe care îl considerau relevant, apoi să identifice oricât de multe imagini pot, menționând indiciile folosite pentru identificare. Fotografiile recunoscute au fost apoi reasamblate și subiecților li s-a cerut să le așeze pe o masă mare ca și cum le-ar amplasa în poziția corespunzătoare pe o hartă mare a orașului.

În final, aceiași voluntari au fost conduși pe teren în oraș pentru a parcurge unul din traseele imaginare anterior descrise: cel ce leagă Massachusetts General Hospital de South Station. Au fost însoțiți de intervievator, folosindu-se și un casetofon portabil. Subiectul a fost rugat să fie ghidul traseului, să arate de ce a ales o anumită rută și să indice locurile sau punctele în care s-a simțit încrezător sau pierdut.

Pentru o verificare independentă a acestui eșantion, s-a efectuat un studiu privind răspunsurile date de trecătorii de pe stradă la cererile legate de orientare ale unor intervievatori. Au fost alese 6 destinații standard: Commonwealth Avenue, colțul Summer Street cu Washington Street, Scollay Square, John Hancock Building, Louisburg Square și Public Garden. În mod similar au fost alese 5 puncte de origine standard: intrarea principală a Massachusetts General Hospital, Old North Church din North End, colțul Columbus Srteet și Warren Street, South Station și Arlington Square. În fiecare punct de origine, intervievatorul din stradă a solicitat trecătorilor să fie orientat către fiecare destinație, selectând și acostând la întâmplare 4 sau 5 trecători. El le-a adresat 3 întrebări: „Cum ajung la _____?", „Cum îmi dau seama când am ajuns?" și „Cât îmi va lua să ajung acolo?"

În comparație cu aceste imagini subiective ale orașului, informațiile din fotografii aeriene, hărți și diagrame privind densitatea, tipul de folosință, forma cădirilor par să reprezinte descrierea „obiectivă" și corectă a formei fizice a orașului. Dincolo de caracterul lor subiectiv sau obiectiv, astfel de elemente sunt oarecum inadecvate scopului, fiind ambele prea superficiale și insuficient generalizate. Varietatea factorilor care ar urma să fie evaluați este infinită și s-a arătat că cea mai bună comparație cu interviurile a fost înregistrarea unui alt răspuns subiectiv, dar în acest caz unul sistematic și mai fin observator, care a folosit categoriile care s-au dovedit relevante la o analiză a interviurilor pilot anterioare. Deși era clar că intervievații au răspuns unei realități fizice comune, cea mai bună cale de a defini această realitate nu s-a făcut prin metode cantitative, „factuale", ci prin percepția și evaluarea câtorva observatori din teren, pregătiți să privească atent și având cunoștințe prealabile privind tipurile de elemente dovedite ca semnificative până în acel moment.

Analiza din teren a fost simplificată printr-o acoperire sistematică a zonei prin mers pe jos de către un observator antrenat, instruit în prealabil în privința conceptului capacității orașului de a evoca imagini. Acesta a cartat zona, indicând prezența, vizibilitatea și relațiile reciproce dintre repere, noduri, trasee, limite și sectoare, notând și punctele slabe și punctele tari ale imaginii acestor elemente. Acest demers a fost urmat de câteva plimbări lungi, mai „problematice", de traversare a zonei, pentru a testa înțelegerea întregii structuri. Observatorul a împărțit elementele în categorii de semnificație minoră sau majoră, elementele „majore" fiind cele foarte puternice sau clar vizibile, punându-și în permanență problema de ce un element are o identitate puternică sau slabă, de ce o conexiune pare clară sau obscură.

Ceea ce a fost cartografiat cu ocazia acestui interviu este o abstractizare, nu realitatea fizică însăși, ci impresiile generale produse de forma reală asupra unui observator instruit într-un fel anume. Această cartografiere a fost făcută, bineînțeles, independent de analiza prin interviu, și a solicitat poate prezența a 3-4 oameni și tot atâtea zile pentru o zonă de această mărime. Descrierea în Anexa C a celor două elemente ilustrează tipurile de detalii utilizate în elaborarea raționamentelor.

În primele analize pe teren au fost dezvoltate principalele ipoteze referitoare la tipurile de elemente, la modul lor de asamblare și la ce le asigură o identitate puternică. Acestea au fost ipotezele testate și rafinate pe parcursul interviurilor. Un obiectiv secundar a fost acela de a dezvolta o tehnică de analiză vizuală a orașului pe baza căreia să poată fi dedusă imaginea publică probabilă a acelui oraș. Pentru ambele

obiective, metoda așa cum a fost concepută în final, s-a dovedit de succes, cu rezerva că se adresa totuși prea mult elementelor singulare, minimalizând configurarea lor într-un complex întreg vizual.

Figurile 33 – 46, pag. 146 – 151

Figurile de la 35 la 46 ilustrează imaginile celor trei orașe așa cum au rezultat ele din consensul dintre interviurile verbale și hărțile desenate de subiecți, precum și din propriile noastre recunoașteri pe teren. Pentru comparație, toate seturile de hărți sunt desenate la aceeași scară și folosesc aceleași simboluri.

Aici pot fi făcute câteva generalizări privind relația dintre datele obținute în mod independent din interviuri și recunoașterea pe teren. Analizele de teren din Boston și Los Angeles s-au dovedit a fi predicții de o acuratețe surprinzătoare ale imaginilor derivate de materialul furnizat de interviurile verbale. În Jersey City, slab diferențiat, analizele de teren au prezis ceva mai puțin de două treimi din imaginea obținută prin interviuri, dar chiar și în acest caz, în oricare din surse, există foarte puține elemente majore care să nu se regăsească și în alta. În toate cazurile, clasificarea relativă a elementelor este foarte compatibilă. Analizele de teren, prin deplasarea pe jos a observatorilor, au pus în evidență două erori: o tendință de a neglija elementele minore importante pentru circulația automobilelor și o tendință de a trece cu vederea anumite trăsături minore ale sectoarelor care sunt în mod special importante pentru subiecți având în vedere statutul social pe care îl reflectă. Astfel, dacă metoda din teren este suplimentată cu sondaje adresate conducătorilor auto, ea pare să devină o tehnică ce poate anticipa cu o oarecare acuratețe o imagine compozită probabilă care să ia în considerație efectele „invizibile" ale prestigiului social și un mod mai aleator de fixare a atenției într-un ambient nediferențiat vizual.

Figura 47, pag. 152

Dacă între harta individuală de imagini mentale și interviul aceleiași persoane corelarea a fost în unele cazuri în general slabă, s-a înregistrat în schimb o bună corelare între compozitul hărților și compozitul interviurilor verbale. Din nou, elementele majore apar arareori doar într-o singură sursă. Totuși, hărțile desenate de subiecți par să aibă un grad de „toleranță" mai ridicat, în sensul că elementele care apar cu frecvența cea mai redusă în interviuri tind să nu apară deloc în hărți și, în general, toate elementele sunt desenate mult mai puțin frecvent decât sunt menționate verbal. Acest efect este, din nou, mai puternic în Jersey City. În plus, schițele tind să accentueze traseele și să excludă părțile care sunt în mod special greu de desenat sau de localizat, deși identificabile, așa cum sunt reperele „fără bază" sau o configurație stradală foarte complicată. Dar aceste defecte sunt minore și pot fi reglate. În ceea ce privește identificarea elementelor, harta compozită este foarte asemănătoare cu interviul verbal.

Totuși, între cele două surse apare o discrepanță majoră în ceea ce privește conexiunile și organizarea generală. Cele mai importante conexiuni cunoscute persistă în schițe, dar multe altele pot dispărea. Poate că dificultățile de a desena și de a asambla totul simultan generează fragmentări și distorsionări excesive ale hărților. În consecință, ele nu sunt un bun indicator al structurii legăturilor cunoscute.

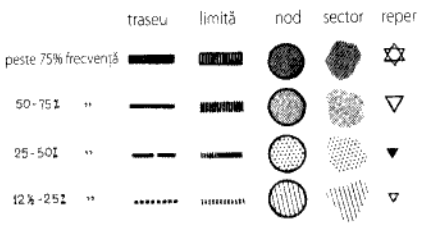
Listarea trăsăturilor distincte s-a dovedit, în final, a avea cea mai ridicată toleranță dintre toate măsurile, excluzând multe din elementele care apăreau în hărți și selectând doar cele mai importante mențiuni din analizele de teren sau din interviurile verbale. Această metodă particulară pare să comunice punctele de principal interes ale orașului, esența sa vizuală.

Testul de recunoaștere fotografică a confirmat destul de bine rezultatele verbale. De exemplu, Commonwealth Avenue și Charles River au fost recunoscute cu ușurință de peste 90% din subiecți: Tremont Sreet, Boston Common, Beacon Hill și Cambridge Street au fost, de asemenea, identificate corect și rapid. Celelalte fotografii au confirmat configurația, referitor la concentrarea ne-recognoscibilului în South End, la baza clădirii John Hancock, la zona West End - North Station și la străzile laterale din North End.

Figura 48 este o compilație grafică a elementelor menționate de 160 de trecători, opriți pe stradă și chestionați, așa cum am menționat anterior. Din nou, imaginea compozită rezultată din aceste interviuri rapide a fost surprinzător de asemănătoare cu celelalte informații compozite. Principala diferență a fost caracterul mai proeminent acordat traseelor care pornesc din punctele în care au fost adresate întrebările. Trebuie amintit că zona care a făcut parte din exercițiu a fost doar aceea care

Figura 48, pa

Legendele figurilor 35-46 prezentate în continuare



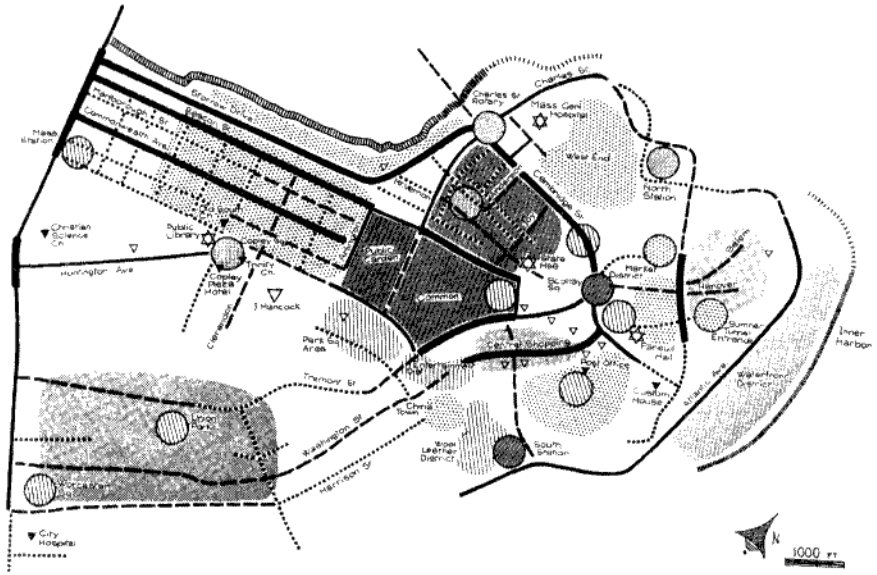
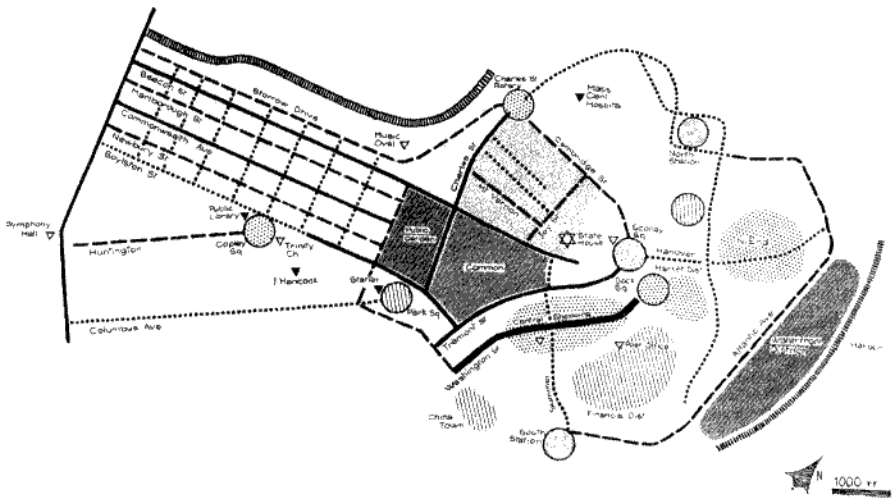


Figura 35. Imaginea oraşului Boston aşa cum rezultă din interviurile verbale

Figura 36. Imaginea oraşului Boston aşa cum rezultă din hărţile schiţate



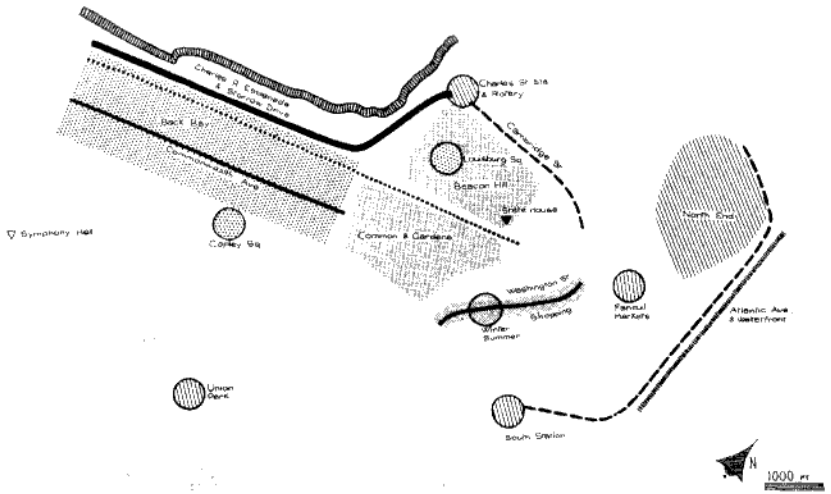
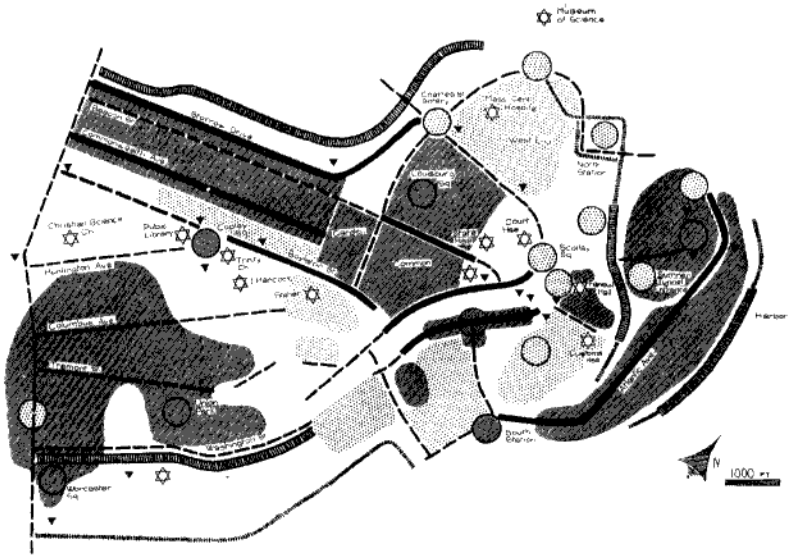


Figura 37. Boston. Elemente distinctive

Figura 38. Boston. Analiză din teren



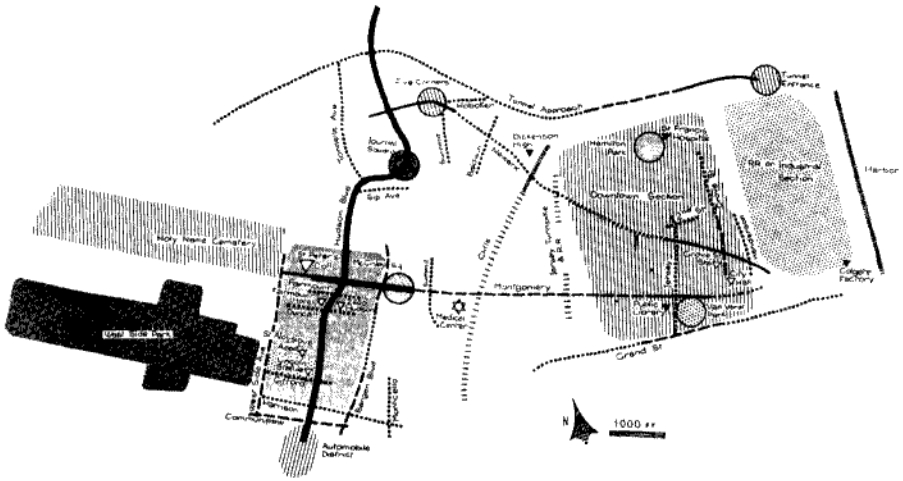
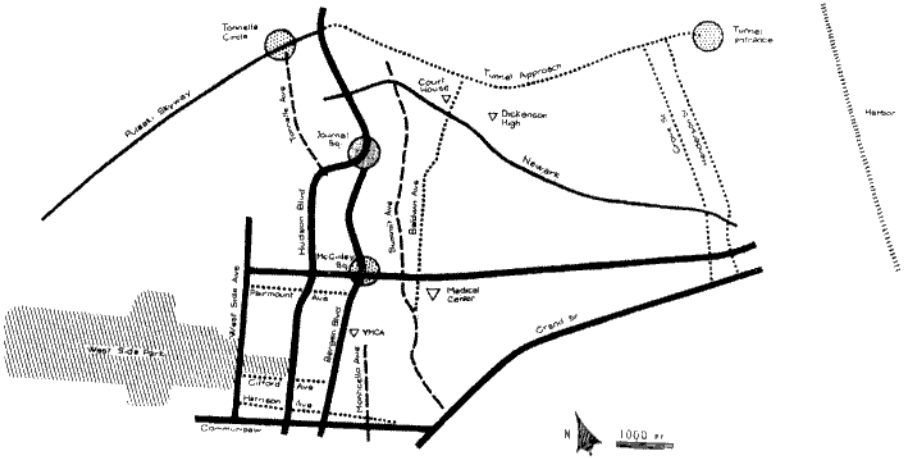


Figura 39. Imaginea Jersey City așa cum rezultă din interviurile verbale

Figura 40. Imaginea Jersey City așa cum rezultă din hărțile schițate



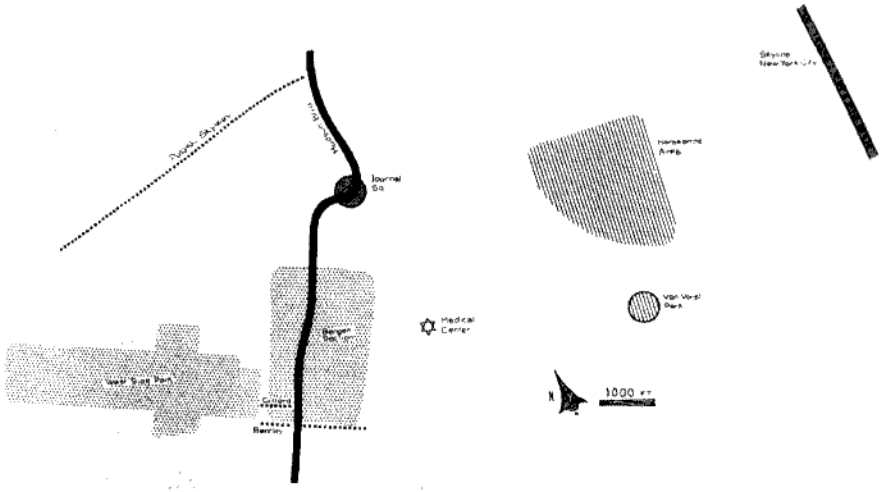
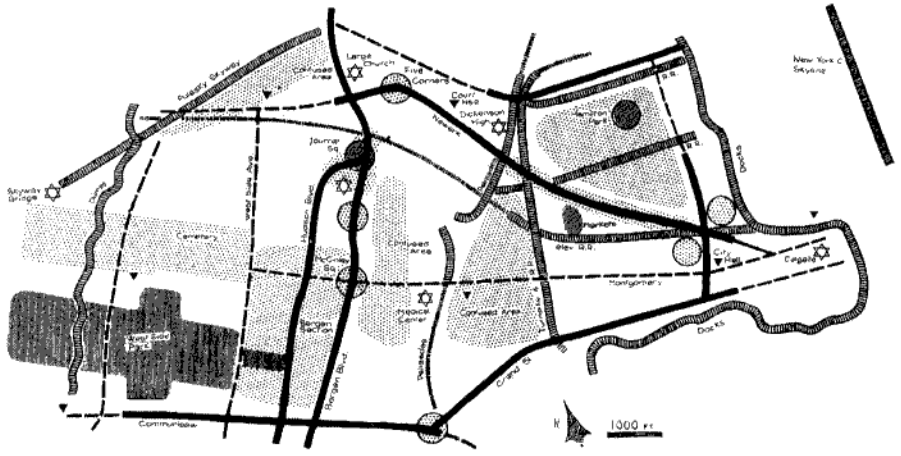


Figura 41. Jersey City. Elemente distinctive

Figura 42. Jersey City. Analiză din teren



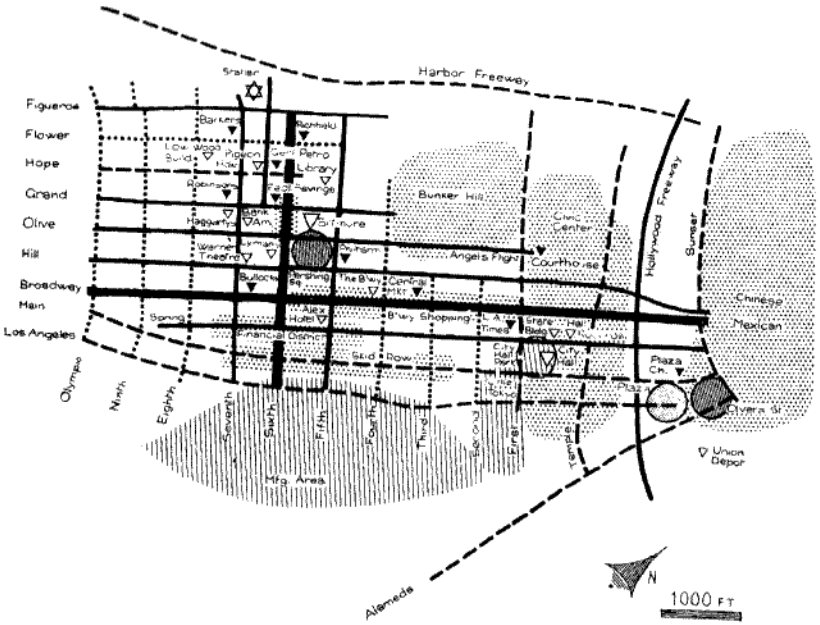
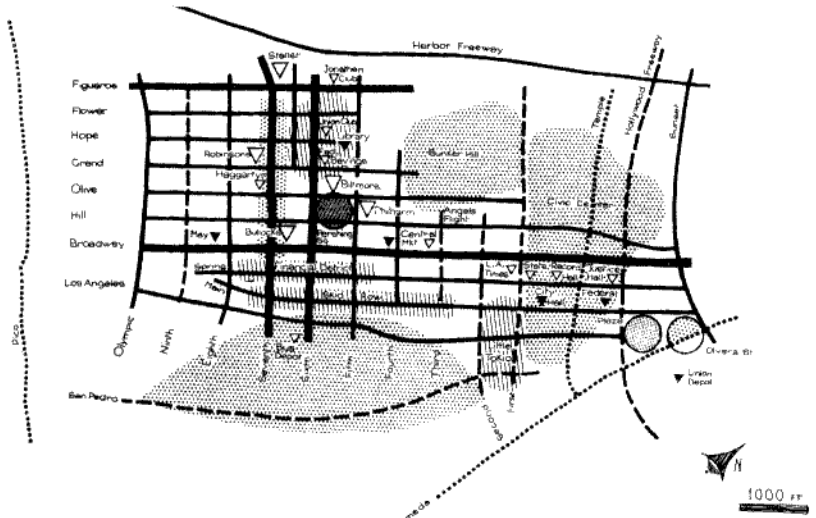


Figura 43. Imaginea Los Angeles așa cum rezultă din interviurile verbale

Figura 44. Imaginea Los Angeles așa cum rezultă din hărțile schițate



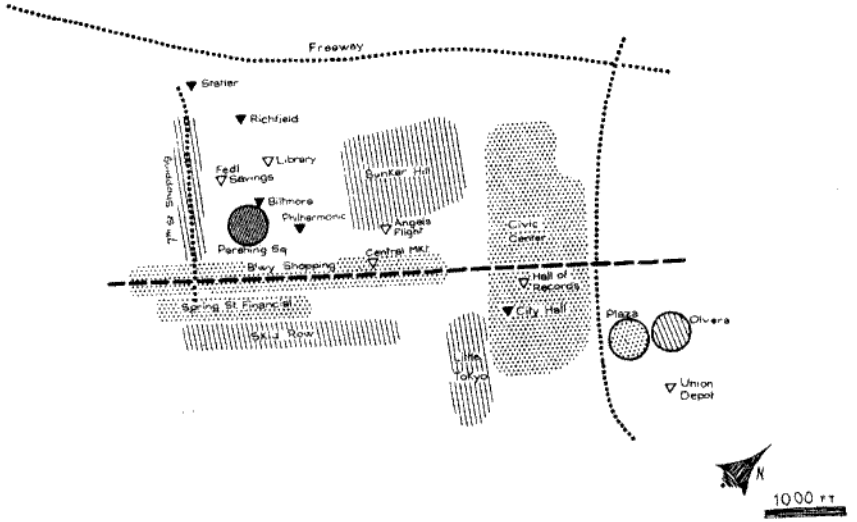
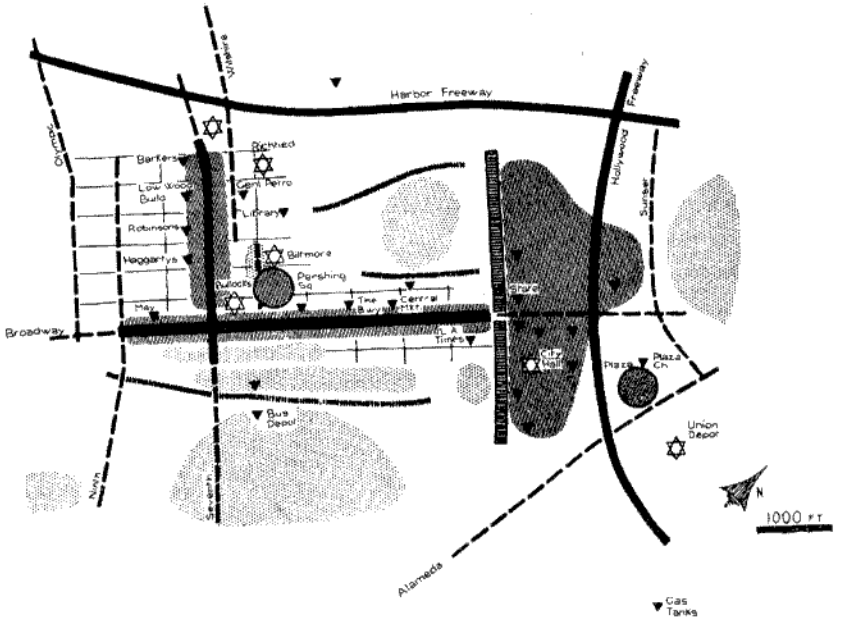


Figura 45. Los Angeles. Elemente distinctive

Figura 46. Los Angeles. Analiză din teren



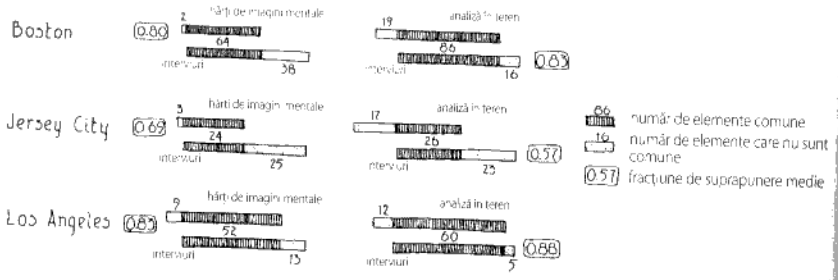


Figura 47. Suprapunerea interviurilor cu hărțile mentale și analizele din teren

conținea un set de trasee posibile între origini și destinații (reprezentate schematic prin linii întrerupte). Prezența spațiilor albe *dinafara* acestei zone este nesemnificativă.

Deși aceste metode au relevat o coerență internă importantă, două critici principale pot fi aduse relevanței eșantionului intervievat. În primul rând, eșantioanele au fost exagerat de mici: 30 de persoane în cazul Bostonului și 15 în Jersey City și în Los Angeles. Ar fi imposibil de generalizat pe baza acestui eșantion și de afirmat că s-a descoperit o „adevărată" imagine publică a unuia dintre aceste orașe. Dimensiunea redusă a eșantionului a fost impusă de tipul de investigație extinsă care s-a realizat și de perioada lungă de timp necesară giganticului demers al tehnicii experimentale de analiză. În mod cert, este necesară repetarea testului cu un eșantion mai mare, și un astfel de sondaj impune metode mai rapide și mai precise.

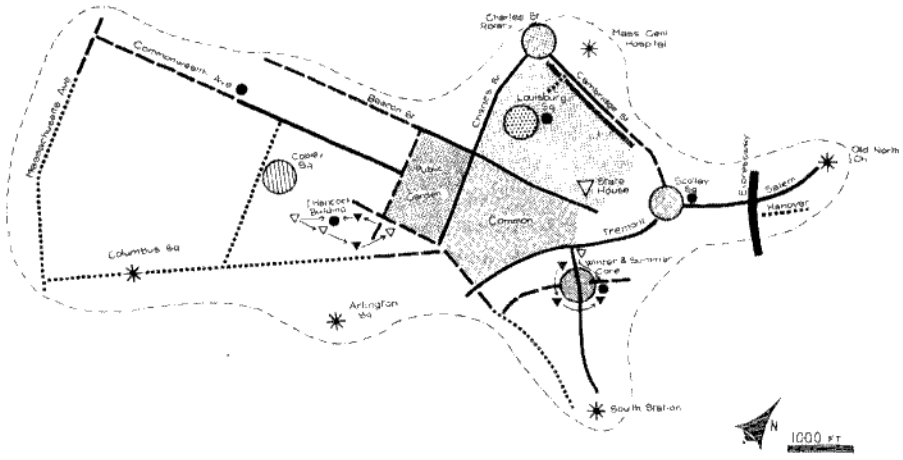
O a doua critică se referă la caracterul dezechilibrat al eșantioanelor alese. Erau bine echilibrate din punctul de vedere al vârstei (peste cea a adolescenței) și sexului. Toți erau familiari cu ambientul, iar specialiștii (urbaniștii, inginerii și arhitecții) au fost excluși. Dar pentru că era nevoie de voluntari care se puteau exprima foarte clar în acele eforturi de început, eșantionul a fost destul de dezechilibrat în ceea ce privește clasa socială și ocupația, fiind în primul rând format din persoane din clasa de mijloc, profesioniști și manageri. Este sigur că există o eroare statistică a rezultatelor în privința claselor sociale, iar repetarea testului va trebui realizată nu doar cu un eșantion mai mare, ci și mai reprezentativ pentru întreaga populație.

Lipsa unei distribuții cu adevărat aleatoare a rezidenței și locului de muncă ale subiecților a fost, de asemenea, neinspirată, deși s-a făcut

un efort de a reduce această eroare. Eșantionul din Boston au fost slab reprezentat în ceea ce privește subiecții proveniți din North End și West End, de exemplu, corelat și cu eroarea legată de clasă. Aglomerarea este inevitabilă și reflectă situația din viața reală în ceea ce privește locul de muncă, dar trebuie corectată în privința rezidenței. Dovezile actuale nu par să indice că o distribuție rezidențială complet aleatoare a subiecților ar schimba imaginea generală la fel de mult ca echilibrarea claselor. Zonele au adesea o imagine puternică sau slabă în ciuda relativei familiarizări sau nefamiliarizări. Interviurile luate pe stradă, care au avut la dispoziție un eșantion mult mai mare și sunt mai aleatoare în ceea ce privește distribuția pe clase, au avut în general tendința de a confirma rezultatele interviurilor lungi inițiale, în limitele oferite de furnizarea relativ rapidă a informațiilor. Criticile aduse eșantionului utilizat pot fi, deci rezumate după cum urmează:

În primul rând, coerența internă a datelor obținute din diverse surse sugerează că metodele utilizate oferă, într-adevăr, o vedere destul de sigură asupra imaginii compozite a orașului așa cum o percep persoanele intervievate și că aceste metode pot fi aplicate diferitelor orașe. Faptul că imaginile unor orașe diferă confirmă ipoteza potrivit căreia forma vizuală joacă un rol semnificativ. În al doilea rând, în ciuda volumului redus, a erorii statistice legate de clasă și a erorii parțiale legate de localizarea acestor eșantioane, au existat unele indicii că

Figura 48. Imaginea orașului Boston așa cum rezultă din interviurile stradale



imaginea compozită ar putea fi o primă aproximare relativ necizelată a imaginii publice reale. Totuși, o repetarea a testului trebuie să aibă în vedere reevaluarea mărimii eșantionului și reducerea erorilor.

Având în vedere dimensiunea redusă a eșantionului, nu s-a încercat o subîmpărțire a lui și investigarea imaginile separate de grup: vârstă, sex sau altele. Eșantionul a fost analizat ca întreg, iar datele personale ale subiecților nu au fost luate în considerare decât pentru detectarea erorilor la nivelul întregului. Un sondaj privind diferențele între grupuri ar fi, fără îndoială, o investigație interesantă.

Până acum, desigur, studiul a demonstrat cu claritate doar existența unei imagini coerente folosite pentru a descrie sau evoca orașul în absența obiectului concret. Aceasta poate fi destul de diferită de imaginea folosită pentru a opera în mod real în ambient. Singurele verificări ale acestei posibile discrepanțe au fost incursiunile pe teren efectuate de către unii subiecți și de către intervievatorii de pe stradă. Ultimii au părut să confirme imaginea memorată, deși orizontul a fost limitat, iar natura lor a rămas verbală. Informațiile culese din incursiunile pe teren au oferit un răspuns ambiguu. Diferitele rute au fost abordate altfel pe teren decât în interviurile din birou, dar structura generală a părut similară. În înregistrările din teren au apărut mult mai multe repere detaliate. Din nefericire, din motive tehnice, aceste înregistrări au fost superficiale și nesatisfăcătoare. Este foarte probabil să existe o diferență între imaginea transmisă unei alte persoane retrospectiv și imaginea folosită pe loc când comunicarea interpersonală nu este necesară. Mai mult, este posibil ca acestea să nu fie clar separate, ci să se dilueze una în cealaltă. În final, materialul pune în evidență corelații între acțiuni și imaginea comunicată și indică puternica semnificație emoțională a celei din urmă.

Tipurile ipotetice de elemente (nod, sector, reper, limită, traseu) au fost în mare măsură confirmate de informații, după unele modificări. Nu numai că a fost dovedită existența acestor categorii, ca cea a arhetipurilor platoniene, dar aceste categorii au fost capabile în mod invariabil să includă informațiile într-un mod util, fără presiuni. Traseele s-au dovedit a fi elementul dominant în termeni cantitativi și a existat o remarcabilă stabilitate între cele trei orașe în ceea ce privește procentul de tuturor elementelor alocate fiecărei categorii. Singura excepție a fost transferul de atenție de la trasee și limite către repere, observat în Los Angeles. Aceasta a fost o schimbare surprinzătoare pentru un oraș orientat spre utilizarea automobilului, dar este posibil să se fi datorat lipsei de diferențiere a tramei stradale.

Dacă informațiile privind elementele singulare și tipurile de elemente au fost, probabil, adecvate, a existat în schimb o lipsă de informații privind relațiile reciproce dintre elemente, configurații, secvențe și întregi. Pentru abordarea acestor aspecte vitale este necesară dezvoltarea unor metode mai bune.

Metoda ca bază a proiectării

Poate că cea mai bună metodă de a rezuma criticile aduse metodologiei este aceea de a recomanda o tehnică de analiză a imaginii astfel concepută încât să depășească multe din dificultățile menționate anterior și dezvoltată ca bază a unui plan privind forma vizuală viitoare a unui oraș dat.

Procedura poate începe cu două studii. Primul studiu ar fi o recunoaștere în teren generalizată, realizată de către 2 sau 3 observatori instruiți care vor acoperi în mod sistematic orașul mergând pe jos sau cu mașina, noaptea și ziua și, suplimentar, câteva călătorii „problemă", așa cum s-a menționat anterior. Acest studiu s-ar materializa sub forma unei hărți a analizei de teren și a unui scurt raport care va prezenta punctele tari și slabe, configurația generală și părțile ce o compun.

O etapă paralelă ar fi realizarea unui interviu de masă a unui eșantion mare, astfel echilibrat încât să corespundă caracteristicilor generale ale populației. Acestui grup care va fi intervievat simultan sau pe părți, i se vor solicita următoarele:

a. Schițați rapid o hartă a zonei analizate, indicând cele mai interesante și mai importante caracteristici care ar putea oferi unui străin suficiente cunoștințe pentru a se deplasa în oraș fără mari dificultăți.
b. Schițați în mod asemănător o hartă a rutei și a elementelor întâlnite în una sau două călătorii imaginare, astfel selectate încât să expună lungimea și amploarea zonei.
c. Întocmiți o listă scrisă a acelor părți ale orașului percepute ca fiind cele mai distinctive, examinatorul explicând înțelesul cuvintelor „părți" și „distinctiv".
d. Răspundeți pe scurt în scris la câteva întrebări de tipul: „Unde este amplasat(ă) _____?"

Testele vor fi analizate în ceea ce privește frecvența menționării elementelor și legăturile dintre ele, ordinea în care sunt desenate, elementele clare, sensul structurii și imaginea compozită.

Recunoașterea în teren și interviul în masă vor fi apoi comparate în

ceea ce privește relația dintre imaginea publică și forma vizuală, în vederea realizării unei prime runde de analize a punctelor vizuale tari și slabe ale întregii zone și identificării punctelor critice, secvențelor sau configurațiilor care merită în continuare mai multă atenție.

Va urma apoi o a doua rundă de investigații a acestor probleme critice. Se va folosi un eșantion mic, subiecții fiind solicitați prin interviuri individuale să localizeze o serie de elemente critice selectate, să opereze cu acestea în scurte călătorii imaginare, să le descrie, să le schițeze, să-și evalueze sentimentele sau amintirile legate de acestea. Câțiva subiecți ar putea fi duși în aceste locuri speciale în cadrul unor scurte călătorii care să le includă și îndemnați să le descrie și să discute asupra lor la fața locului. Aceste acțiuni ar putea fi însoțite și de întrebări adresate unui eșantion aleator de trecători ocazionali în ceea ce privește orientarea elementului respectiv față de mai multe puncte de origine.

După analizarea conținutului și problemelor studiilor din cadrul celei de-a doua runde, se va realiza o recunoaștere în teren, la fel de intensivă, a acelorași elemente. Aceasta va fi urmată de studii detaliate privind identitatea și structura în condiții foarte diferite de lumină, distanță, activitate și mișcare. Aceste studii vor utiliza rezultatele interviurilor, dar în niciun caz nu se vor limita doar la acestea. Studiile detaliate ale elementelor din Boston prezentate în Anexa C pot constitui modele posibile.

Tot acest material va fi sintetizat în final într-o serie de hărți și rapoarte care vor oferi imaginea publică de bază a zonei, problemele vizuale generale și punctele tari ale acesteia, elementele critice și relațiile reciproce dintre elemente, cu calitățile lor detaliate și posibilitățile de schimbare. Pe o astfel de analiză, continuu modificată și actualizată, se poate baza un plan al formei vizuale viitoare a zonei.

Direcții de cercetare viitoare

Criticile precedente și multe dintre paginile capitolelor anterioare indică probleme nerezolvate. Câteva etape viitoare ale analizei sunt destul de evidente; altele, chiar mai importante, sunt greu de înțeles.

Următoarea etapă evidentă este folosirea tehnicii de analiză descrisă anterior pentru a testa un eșantion mai adecvat de populație. Concluziile unui astfel de studiu ar fi mai aproape de realitate, iar tehnica aplicării sale în practică ar putea fi perfecționată.

Cunoștințele noastre pe acest subiect s-ar putea îmbogăți dacă ar fi aplicate studii comparative unei game de ambiente mai largi decât cele trei orașe studiate acum. Orașe foarte noi și foarte vechi, compacte

și difuze, dense și risipite, haotice și foarte ordonate, toate pot genera diferențe caracteristice în imaginea lor. Cum diferă imaginea publică a unui sat de cea a Manhattanului? Este un oraș cu deschidere la un lac mai ușor de conceptualizat decât un orășel feroviar? Asemenea studii ar putea produce un depozit întreg de materiale privind efectele formei fizice, pe care un urbanist le-ar putea lua în considerație la proiectarea orașelor.

Ar fi la fel de interesantă aplicarea acestor metode la ambiente cu scări sau funcțiuni diferite de cele ale orașelor: o clădire sau un peisaj, de exemplu; un sistem de transport sau o zonă de vale. Mult mai importantă în termeni de necesitate practică este aplicarea și adaptarea acestor idei zonei metropolitane care, în prezent, pare să se afle încă extrem de departe de înțelegerea noastră perceptivă.

Diferențele cheie pot fi generate de observatorul însuși. Pe măsură ce planificarea orașelor devine o disciplină internațională, iar urbaniștii sunt aduși în situația de a realiza planuri pentru locuitorii altor țări, devine necesar să ne asigurăm că ceea ce am descoperit în America nu este un simplu produs al culturii locale. Cum își privește orașul un indian sau un italian?

Aceste diferențe pun probleme analistului nu numai în practica internațională, ci și la nivelul propriei sale țări. El poate deveni prizonierul unui mod regional de a gândi sau, în special în America, al gândirii propriei sale clase sociale. Dacă orașele sunt folosite de multe grupuri de oameni, este important să înțelegem cum tind să-și imagineze împrejurimile diferitele grupuri majore. Același lucru poate fi spus și despre variațiile semnificative ale tipului de personalitate. Acest studiu s-a ocupat doar de factorii comuni din cadrul eșantionului.

Ar fi interesant să vedem dacă unele din tipurile de imagine care au părut să se cristalizeze – de exemplu, cele care folosesc sisteme ierarhice statice versus cele care folosesc conexiuni dinamice; cele care folosesc imagini concrete versus cele care folosesc imagini abstracte – sunt tipuri stabile, netransferabile sau sunt pur și simplu rezultatul unei pregătiri prealabile sau al unui mediu particular. În plus, care sunt legăturile reciproce dintre aceste tipuri? Poate un sistem de imagini dinamic să fie în același timp structurat din punct de vedere al localizării? Totodată, poate fi investigată și relația dintre imaginea din memorie, comunicabilă și imaginea utilizată în operațiuni imediate în teren.

Toate aceste probleme suscită mai mult decât un interes teoretic. Orașele constituie habitatul multor grupuri și numai printr-o înțelegere diferențiată a imaginilor de grup și individuale și a legăturilor lor

reciproce poate fi construit un ambient acceptabil pentru toți. Până când astfel de cunoștințe vor deveni disponibile, urbanistul trebuie să continue să se bazeze pe numitorul comun sau imaginea publică și, dacă nu, să furnizeze o varietate cât mai mare de tipuri de materiale de construcție a imaginilor.

Aceste studii au fost limitate la imagini așa cum sunt ele la un moment dat. Le-am putea înțelege mult mai bine dacă am ști cum se dezvoltă: Cum construiește un străin imaginea unui oraș nou? Cum își dezvoltă un copil imaginea asupra lumii? Cum pot fi învățate sau comunicate aceste imagini? Care forme sunt cele mai potrivite pentru dezvoltarea imaginii? Un oraș trebuie să aibă o structură evidentă care să poată fi imediat înțeleasă și, în același timp, o structură potențială care va permite construcția graduală a unei imagini mai complexe și mai cuprinzătoare.

Constanta reconstrucție a orașului generează o problemă asociată: adaptarea imaginii la schimbările exterioare. Pe măsură ce habitatul nostru devine din ce în ce mai fluid și mai schimbător, devine crucială cunoașterea modului în care se poate menține continuitatea imaginii în contextul unor schimbări majore. Cum se adaptează o imagine la schimbare și care sunt limitele între care acest lucru este posibil? Când este realitatea ignorată sau distorsionată pentru a conserva harta? Când este imaginea distrusă și cu ce cost? Cum poate fi evitată această distrugere prin continuități fizice sau, dacă distrugerea s-a produs, cum poate fi facilitată formarea unor noi imagini? Construcția imaginilor ambientale deschise la schimbare este o problemă specială: imagini care sunt puternice și totuși elastice în fața presiunilor inevitabile.

Aceste întrebări ne confruntă din nou cu ideea că imaginea nu este doar rezultatul unor caracteristici externe ci și un produs al observatorului, ceea ce ne conduce la o altă idee, aceea că o îmbunătățire a calității imaginii este posibilă prin educație. Pe baza acestei strategii ar putea fi inițiat un studiu foarte util, prin care locuitorii unui oraș ar putea fi învățați – prin muzee, lecturi, plimbări prin oraș, proiecte școlare și altele – să se orienteze bine în ambientul orașului lor. Asociată acestor acțiuni este potențiala utilizare a instrumentelor care utilizează simboluri: hărți, semne, diagrame, aparate automate de orientare. O lume fizică aparent dezordonată poate fi clarificată prin inventarea unei diagrame simbolice care să explice relațiile elementelor principale într-un mod solidar cu dezvoltarea imaginii. Un exemplu bun în acest sens este harta de tip diagramă a sistemului de metrou din Londra, afișată în mod vizibil în fiecare stație.

Poate că cea mai importantă direcție viitoare de studiu a fost menționată de mai multe ori anterior: lipsa înțelegerii imaginii orașului ca scenă globală, a legăturilor reciproce dintre elemente, configurații și secvențe. Percepția orașului este în esență un fenomen temporal și este dirijată către un obiect de scară foarte mare. Dacă ambientul este perceput ca un întreg organic, atunci clarificarea părților în contextul lor imediat este doar o etapă elementară. Va fi extrem de importantă identificarea unor modalități de a înțelege și manipula întregul sau, cel puțin, identificarea unor modalități de abordare a problemei ordinii secvențiale și de descompunere a configurației.

S-ar putea dovedi că aceste studii pot fi cumva cuantificate – analizate, de exemplu, privind numărul de biți de informație necesari pentru specificarea destinațiilor majore ale orașului sau privind redundanța relativă. Pot fi investigate viteza de identificare, redundanța de informație necesară unui sentiment de siguranță, numărul de biți care poate fi reținut de o persoană privind ambientul său. Toate acestea ne aduc din nou la posibilitatea de a folosi instrumente care utilizează simboluri sau aparate automate de orientare menționată anterior.

Pare, însă, mai probabil ca esența acestui efort să evite abordarea cantitativă, cel puțin pentru o perioadă, astfel încât considerațiile privind configurația și secvențele să constituie direcția primară a studiului. Integrată acesteia din urmă este tehnica de reprezentare a unor configurații complexe, extinse în timp. Deși este o considerație de ordin tehnic, este totuși importantă și dificilă. Înainte ca astfel de configurații să poată fi înțelese sau manipulate, trebuie găsite căile de a le reprezenta esența astfel încât să poată fi comunicate fără ca repetarea experienței originale să fie necesară. Este o problemă relativ confuză.

Având în vedere că interesul nostru inițial în această problemă a fost în calitate de manipulatori ai habitatului fizic, utilizarea experimentală a acestor idei în problemele reale de proiectare se va face pe scară mai largă în studiile viitoare. Potențialul capacității de a evoca imagini pentru activitatea de proiectare trebuie stimulat, iar ipoteza potrivit căreia ea poate constitui baza unui plan urbanistic trebuie testată.

În acest moment cele mai importante subiecte de studii viitoare par a fi: aplicarea conceptului la zonele metropolitane; extinderea sa astfel încât să ia în considerare diferențele dintre grupurile majore; dezvoltarea imaginii și adaptarea acesteia la schimbări; imaginea orașului drept configurație globală, extinsă temporal; potențialul conceptului capacității de a evoca imagini pentru activitatea de proiectare.

C.

DOUĂ EXEMPLE DE ANALIZĂ[I]

Figura 49

Ca exemple de analiză vizuală detaliată a elementelor urbane ce poate fi efectuată pe teren și modul în care această analiză poate fi legată de rezultatele interviurilor, vom descrie două amplasamente adiacente din Boston[II]: ușor identificabilul cartier Beacon Hill[III] și confuzul nod Scollay Square[IV], situat la poalele lui. Figura 49 ne arată poziția strategică a acestor două elemente din centrul Bostonului și relația lor cu West End[V], cartierul comercial central și Charles River.

Beacon Hill

Figura 50

Unul dintre ultimele dealuri originale ale Bostonului, Beacon Hill se află între centrul comercial și râu, contracarând fluxul de trafic pe direcția nord-sud și fiind vizibil din multe puncte ale orașului. Harta detaliată arată configurația străzilor și acoperirea cu construcții. Beacon Hill este un loc unic, în special într-un oraș american, o relicvă bine conservată datând de la începutul secolului al XIX-lea, încă locuit și viu, o zonă rezidențială pentru clasa de sus, liniștită, intimă, în imediata proximitate a centrului metropolei. Imaginea rezultată din interviuri a acestei zone este la fel de puternică:

Beacon Hill a fost considerat foarte distinctiv, frecvent perceput ca simbol al orașului Boston și văzut dintr-un punct aflat la distanță. Poziția sa în centrul orașului, în strânsă legătură cu Beacon Street și, implicit cu parcul public Boston Common[VI] era bine cunoscută. Era în mod tradițional acceptat că este despărțit de West End prin Cambridge Street și, pentru majoritatea subiecților se oprea la Charles Street, situată la poalele dealului. Aproape toți subiecții au fost conștienți de legătura cu râul. Cel de-a patra limită a dealului a fost mai incertă, fiind menționate în mod frecvent Joy Street sau Bowdoin Street, dar, în general, această zonă care coboară „cumva" spre Scollay Square era confuză în percepția subiecților.

Din punct de vedere al structurii interne, Beacon Hill părea să aibă două părți distincte, un „spate" și o „față", împărțite social și vizual de-a lungul Myrtle Street. Trama stradală era imaginată ca relativ paralelă, „ordonată" sau convențională, dar nu prea bine alcătuită și

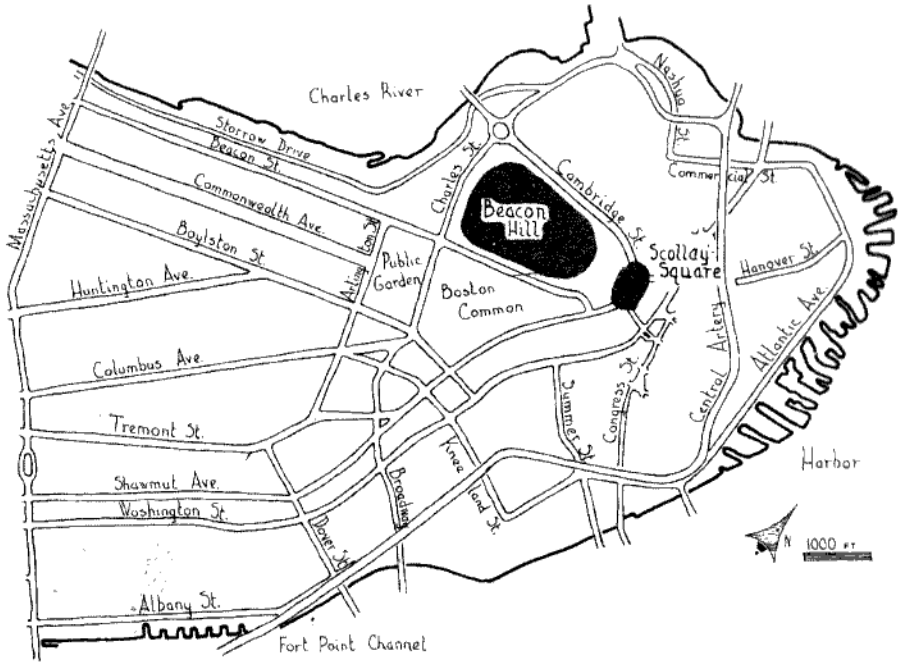
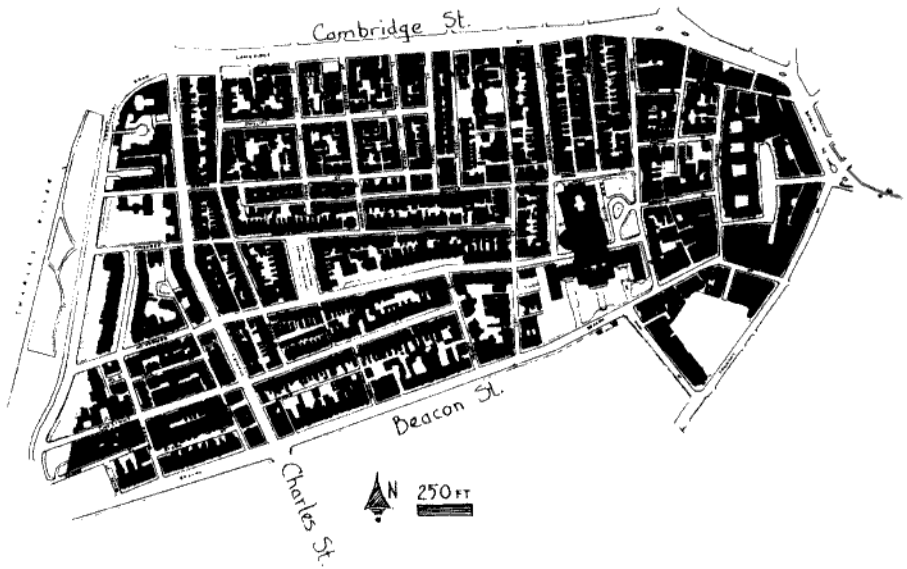


Figura 49. Localizarea Beacon Hill și Scollay Square în peninsula orașului Boston

Figura 50. Străzi și clădiri în Beacon Hill



greu de străbătut. Partea frontală, cea dinspre parc, era percepută sub forma câtorva străzi paralele (Mt. Vernon Street fiind cel mai frecvent menționată) cu Louisburg Square la unul din capete și State House la celălalt. În percepția subiecților, partea posterioară a dealului cobora spre Cambridge Street, iar Joy Street părea să aibă un rol important ca legătură transversală. Beacon Street și Charles Street erau percepute ca parte a ansamblului, dar nu și Cambridge Street.

Mai mult de jumătate din subiecți au exprimat următoarele elemente ca fiind parte a imaginii lor despre Beacon Hill (într-o ordine aproximativ descrescătoare):

un deal clar
străzi înguste, în pantă
State House[VII]
Louisburg Square și micul său parc
copaci
case vechi și frumoase
cărămidă aparentă roșie
intrări în plan retras

Au mai fost frecvent menționate și:

trotuare pavate cu cărămidă
străzi pavate cu bolovani de râu
vederi către râu
zonă rezidențială
mizerie și gunoi
diferențieri sociale
magazine pe colț în partea din spate a dealului
fundături sau străzi „curbe"
garduri și statui, Louisburg Square
diferite tipuri de acoperișuri
indicatoarele de pe Charles Street
cupola aurie a State House
geamurile cu tente violet [sticlă de culoarea ametistului, având o concentrație mare de oxid de mangan, n. red.]
contrastul dintre unele imobile cu apartamente

Următoarele comentarii au fost făcute de cel puțin trei persoane:

mașini parcate
bovindouri
feronerie
fronturi compacte de case înșiruite
felinare stradale vechi
atmosferă „europeană"
Charles River
vederea către Massachusetts General Hospital

locuri de joacă pentru copii în spatele dealului
obloane vopsite în negru
magazinele de antichități de pe Charles Street
locuințe cu trei sau patru niveluri

Interviurile luate pe loc în stradă în care s-au cerut indicații de orientare au generat un număr surprinzător de comentarii. În principal, acestea au susținut că: este un deal și trebuie să urci pe străzi sau pe trepte ca să ajungi pe el. Un reper important al Beacon Hill este clădirea State House, cu cupola sa aurie și cu scările din fața ei. Se învecinează cu Boston Common, având ca limită Beacon Street și include Louisburg Square, care are un parc și este împrejmuit cu un gard. Două sau mai multe persoane au mai adăugat câteva elemente: copacii, zonă rezidențială pentru clasa de sus, se învecinează cu Scollay Square, include Joy Street, Grove Street și Charles Street. Aceste comentarii abreviate au oglindit rezultatele interviurilor mai intensive.

Să analizăm realitatea fizică aflată la baza acestor teme apărute în imaginea Beacon Hill. Sectorul este un cartier ce coincide în mare măsură cu un deal clar conturat, unic, pantele sale cele mai abrupte coborând spre Charles Street și Cambridge Street. Panta continuă și dincolo de Cambridge Street înspre interiorul West End, dar de fapt, gradientul pantei, punctul de inflexiune al curbei verticale a fost deja depășit, iar această inflexiune pare să fie evenimentul vizual semnificativ. Baza pantei este exact pe Charles Street, ceea ce face dificilă percepția zonei inferioare a Beacon Hill, așa cum vom vedea mai departe. Totuși, limitele percepute de subiecți se extind dincolo de celelalte două laturi ale dealului. Beacon Street se află parțial în susul pantelor, iar Boston Common este o parte substanțială a aceluiași element topografic. Totuși, modificările spațiale și de caracter sunt suficient de puternice pentru a depăși această confuzie de ordin topografic, astfel că din punct de vedere al percepției, „Beacon Hill" începe clar din Beacon Street, chiar dacă din punct de vedere geografic el începe din Tremont Street.

Figura 51, pag. 1

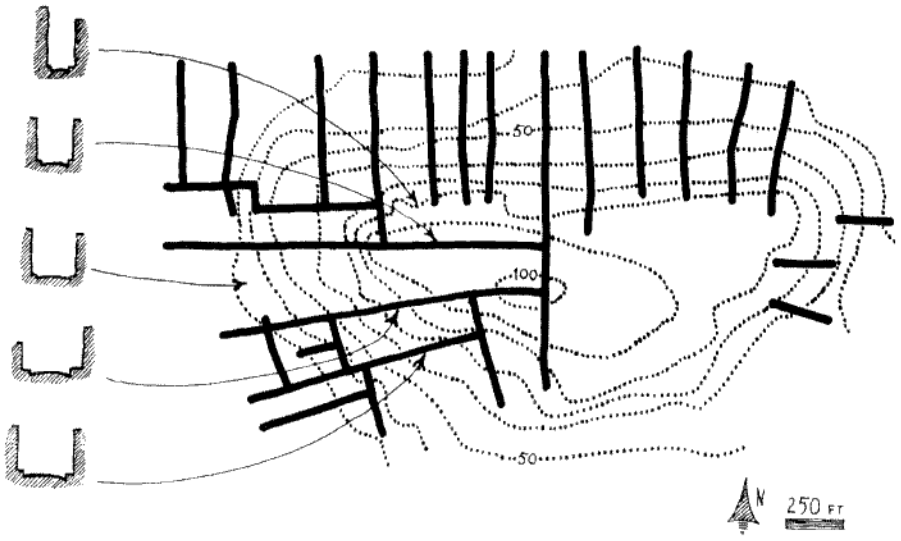
La est, situația este diferită. Aici, o porțiune substanțială din dealului a fost intensiv ocupată cu clădiri comerciale, astfel încât Scollay Square este pe deal, iar School Street are o pantă abruptă. Aici construcțiile au ignorat realitatea topografică și nu există o deschidere spațială care să ofere o imagine a ceea ce s-a făcut, dar nici o schimbare evidentă a caracterului care să rupă continuitatea formelor de relief. Toate acestea contribuie, fără îndoială, la neclaritatea imaginii pe această parte a dealului și la sentimentul de anxietate spațială pe care îl induce Scollay Square.

În interiorul Beacon Hill, panta este omniprezentă din punct de vedere vizual, al efortului fizic şi al echilibrului. Faptul că pantele străzilor sunt orientate predominant în două direcţii diferite în partea frontală a dealului faţă de cea posterioară tinde să amplifice diferenţa dintre cele două zone.

Calitatea spaţială a dezvoltării părţii frontale a Beacon Hill este inconfundabilă, prin următoarele elemente: coridoare stradale continue, la o scară intimă coerentă; faţadele clădirilor, în general cu trei niveluri, sunt foarte apropiate de scara umană şi dau impresia că aceste locuinţe înşiruite sunt toate unifamiliale. Apartamentele, pensiunile şi instituţiile nu pot fi distinse cu uşurinţă. Cu toate acestea, în limitele acestui caracter există variaţii semnificative de proporţie, aşa cum se poate vedea în diagramele secţiunilor transversale. O schimbare substanţială există, în mod special, pe Mt. Vernon Street deasupra Louisburg Square, unde un lung şir de case „mari" este retras de la aliniament în partea de nord, permiţând apariţia unor mici curţi la stradă – o schimbare spectaculoasă şi foarte plăcută care nu întrerupe continuitatea întregului.

Proporţiile spaţiului se modifică foarte clar în partea posterioară a dealului, locuinţele sunt mai înalte, de patru până la şase niveluri, semn că nu mai este vorba de locuinţe unifamiliale. Coridorul spaţial capătă

Figura 51. Străzi în pantă, topografie şi secţiuni transversale ale străzilor



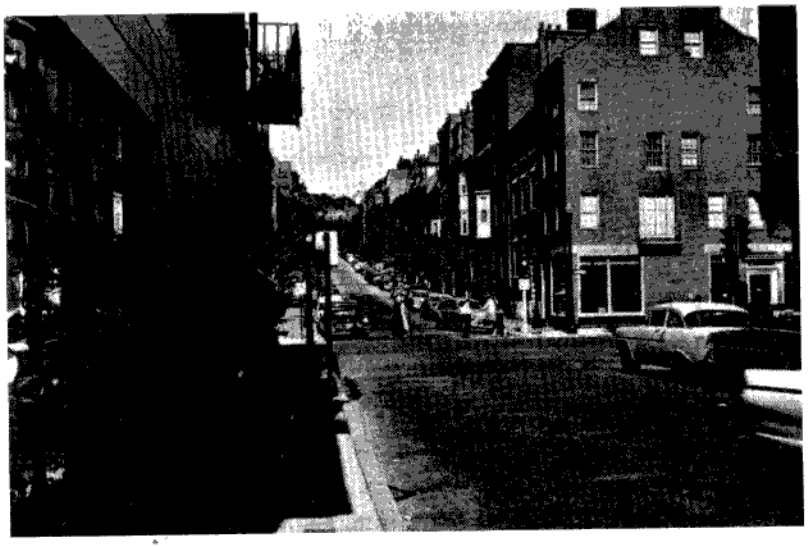


Figura 52. Vedere dinspre Charles Street spre panta Chestnut Street

mai degrabă aspectul unui canion. Având în vedere că aici panta este spre nord, soarele luminează greu străzile. Aceste senzaţii legate de proporţiile spaţiale, de lumină, de pantă şi de conotaţiile sociale par a fi caracteristicile primare ale zonei.

Figurile 53 şi 54 arată poziţia pe Beacon Hill a altor elemente tematice care par să identifice imaginea. Se poate observa, din nou, că acestea sunt în primul rând caracteristicile zonei frontale. Distribuţia trotuarelor din cărămidă, a magazinelor pe colţ, a porţilor de intrare în plan retras, a feroneriei ornamentale, a copacilor, într-o oarecare măsură a obloanelor vopsite în negru, toate aceste elemente reiterează unicitatea laturii frontale a dealului şi diferenţa faţă de cea posterioară. Concentrarea şi repetarea unor astfel de teme, la care se adaugă şi buna întreţinere a locuinţelor pusă în evidenţă de piesele din alamă atent lustruite, vopseaua proaspătă, pavajele curate şi tâmplăria impecabilă a ferestrelor au un efect cumulativ puternic care aduce un plus de vitalitate imaginii Beacon Hill.

Figurile 53, 54 pag. 166

Bovindourile sunt mai puţin caracteristice, cu excepţia unei porţiuni din josul Pinckney Street, iar ferestrele cu geamuri violet, asociate în general cu Beacon Hill, apar rareori în realitate. Acelaşi lucru se poate

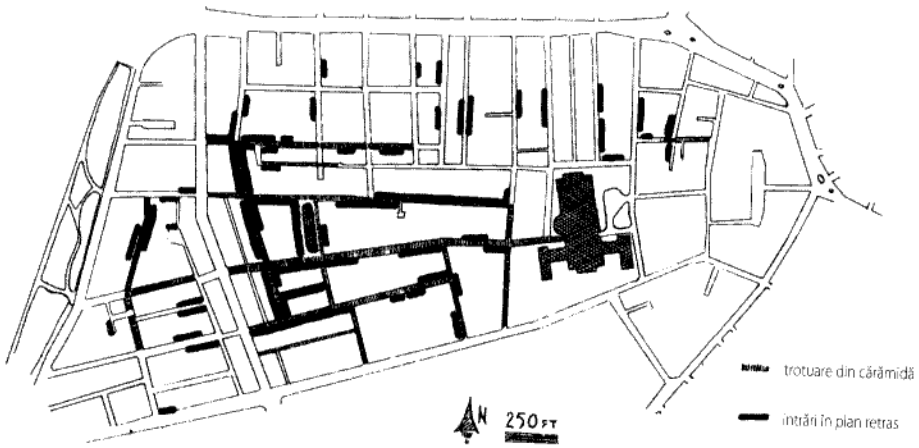


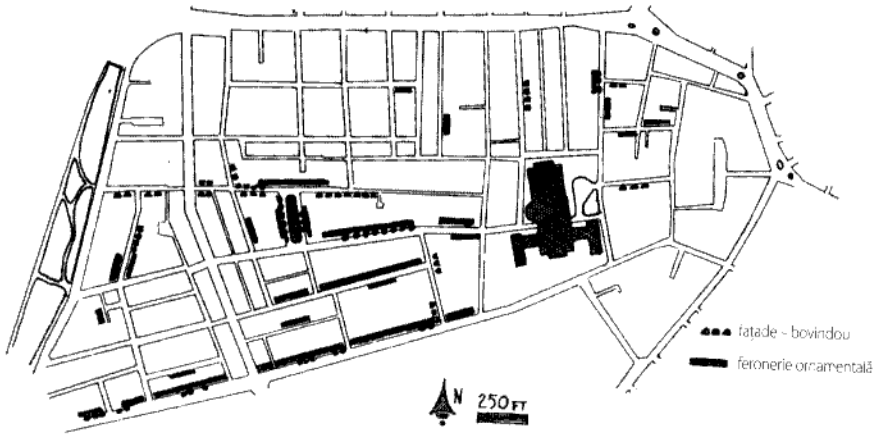
Figura 53. Intrări în plan retras și trotuare din cărămidă

Figura 55

spune despre pavajele din bolovani de râu care, în realitate, pot fi văzute doar pe două benzi scurte și înguste în Louisburg Square și de-a lungul obscurei Acorn Street. Cărămida este, într-adevăr, materialul de construcție aproape universal și, deși ar putea cu greu să fie considerat distinctiv pentru Boston, el constituie un fundal coerent de culoare și textură. Vechile felinare stradale apar, de asemenea, în această zonă.

Sub-zonele vizuale ale Beacon Hill sunt fiecare destul de clar conturate

Figura 54. Fațade-bovindou și feronerie ornamentală

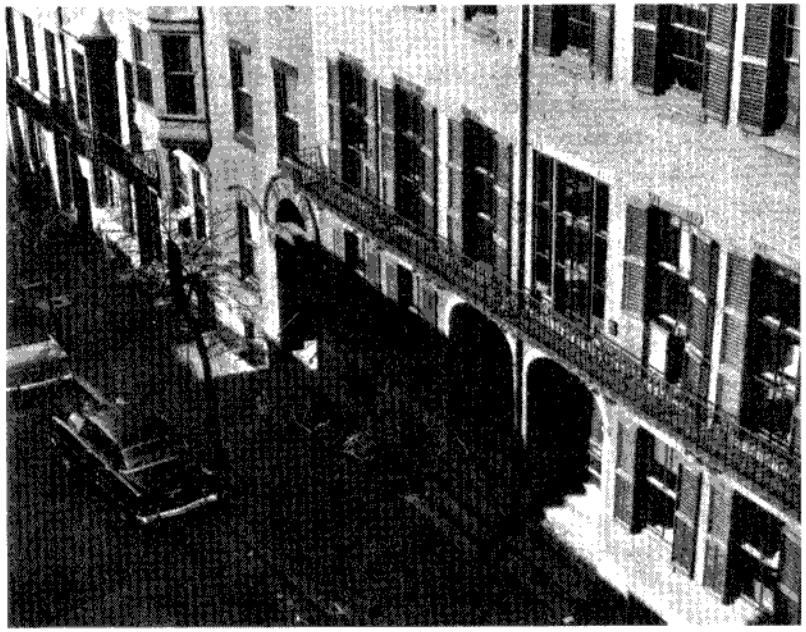


prin caracteristici vizuale ale spațiului, pantei, folosinței, pavajului, vegetației și detaliilor de uși, obloane și feronerie. În mod normal, aceste caracteristici apar împreună, întărind diferențierea. Astfel, latura frontală este o zonă în pantă abruptă către Charles Street, cu coridoare stradale la scară intimă, cu clădiri ornamentate și bine întreținute ale clasei de sus, cu străzi luminoase, cu copaci și flori, cu trotuare din cărămidă, cu obloane vopsite în negru și intrări în plan retras, o zonă populată de servitori, șoferi, doamne în vârstă și automobile scumpe. Latura posterioară a dealului coboară spre Cambridge Street, cu coridoare stradale înguste de tip canion bordate de imobile cu chiriași, simple și prost întreținute, punctate cu magazine la colț de stradă, cu străzi murdare și copii jucându-se pe trotuare. Câteva clădiri din piatră apar printre cele de cărămidă. Copacii apar acum mai degrabă în curțile din spatele casei decât în stradă.

Figura 56, pag

Zona de la poalele dealului, dintre Charles Street și Charles River, are multe caracteristici comune cu latura frontală – vegetație, pavaj și fațade din cărămidă, porți de intrare în plan retras, feronerie ornamentală,

Figura 55. Unitatea tematică a Beacon Hill



dar lipsa pantei și bariera reprezentată de Charles Street împiedică clasificarea ei netă. Charles Street însăși este o sub-zonă cu drepturi depline, fiind o stradă comercială cu un caracter aparte datorat mărfurilor nostalgice sau scumpe care se vând aici și care se consumă mai sus pe Beacon Hill. Distribuția magazinelor de antichități ilustrează această afirmație. Zona guvernamentală, semnalată de marea ruptură de pantă pe care o presupune State House, este complet diferită ca folosință, scară spațială și activitate stradală. Exemple ale caracterului Beacon Hill sunt vizibile și în zona de tranziție dintre Hancock Street și Somerset Street, sub Diane Street: pantă, fațade din cărămidă, bovindouri, intrări în plan retras și feronerie ornamentală. Dar această coerență este întreruptă: o mixtură de magazine, biserici și locuințe a căror întreținere denotă prezența unei clase sociale inferioare celei de pe latura frontală. Lipsa unei demarcații clare adaugă un plus de dificultate reprezentării Beacon Hill pe această latură.

Figura 57

Este interesant de văzut efectul canalelor de circulație sau al lipsei acestora. Obstacolele mișcării dinspre latura frontală spre cea posterioară prezentate anterior, ca și faptul că în mod normal, apropierea de aceste laturi ale dealului se face din direcții diferite, ajută la izolarea lor reciprocă. State House desparte Bowdoin Street de zona rezidențială, cu excepția porțiunii relativ agitate de sub arc, în care accesul dinspre est se face cu dificultate. În plus, dificultatea coborârii către Scollay Square face ca acesta să „plutească" față de Beacon Hill.

Pe de altă parte, străzile de penetrație – Mt. Vernon, Joy, Bowdoin și Charles – capătă un plus de importanță. Deși regulate din punct de vedere topologic și penetrante, aceste străzi sunt blocate vizual, ceea ce întărește compacitatea, intimitatea și identitatea zonei. Joy Street, Bowdoin Street și Pinckney Street sunt blocate de curbe verticale; Mt. Vernon Street, Cedar Street și Charles Street sunt blocate de curbe ușoare orizontale. Toate celelalte străzi din zonă sunt fundături, astfel încât vizibilitatea este obturată din orice punct.

Cu toate acestea, există câteva panorame frumoase de pe Beacon Hill, în special cele de pe Chestnut Street, Mt. Vernon Street, Pinckney Street, Myrtle Street și Revere Street spre Charles River, facilitate de pantele acestor străzi și de poziția în anfiladă a Beacon Hill față de râu. Există o vedere frumoasă spre Boston Common de pe Mt. Vernon Street către Walnut Street. Toate străzile din latura posterioară a dealului și orientate spre nord oferă vedere spre West End, dar panorama acoperișurilor este greu de remarcat, cu excepția celei oferite de pe Anderson Street (singura legătură spate-față dintre Cedar Street și Joy Street) spre ve-

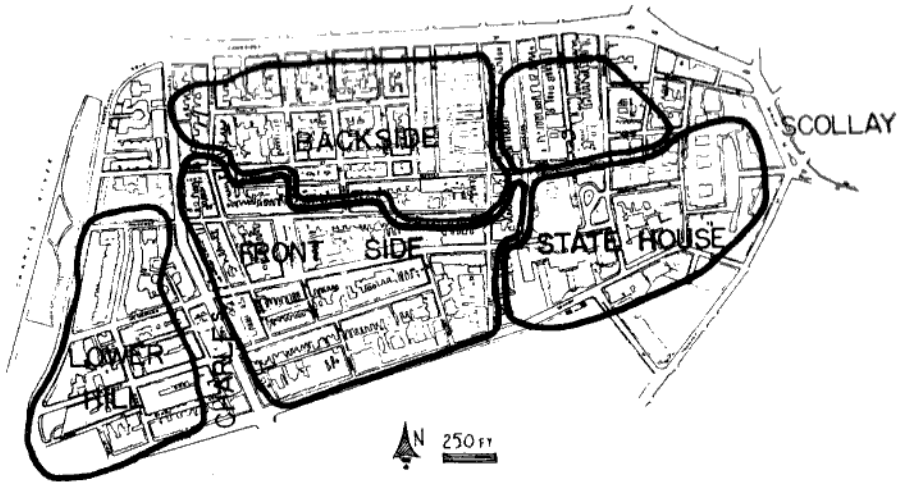


Figura 56. Sub-sectoarele Beacon Hill

chiul spital Bulfinch. Urcând pe Pinckney Sreet ți se dezvăluie o vedere surprinzătoare spre un Custom House Tower „decapitat", în timp ce mai sus pe Chestnut Street ți se oferă o vedere superbă către cupola aurie a State House.

State House este, desigur, principalul reper al Beacon Hill. Forma și funcțiunea unice, amplasarea sa aproape de coama Beacon Hill și expunerea sa vizuală către Boston Common, transformă această clădire

Figura 57. Repere și utilizări comerciale

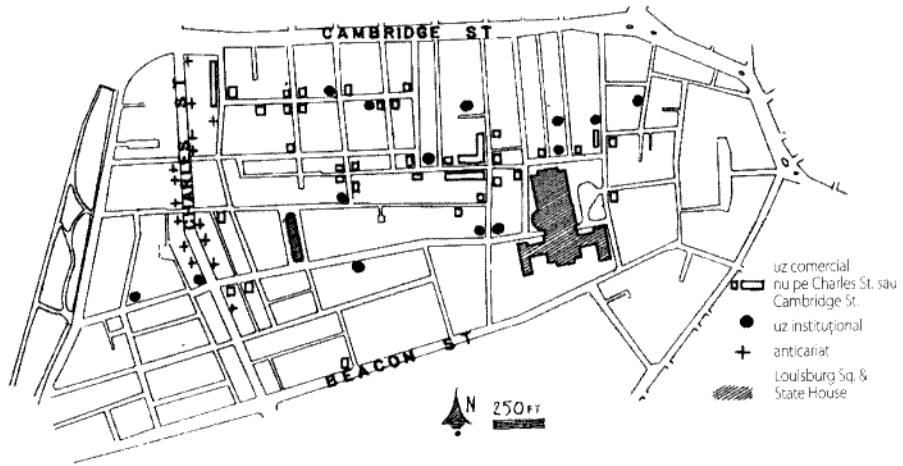


Figura 58

Figura 59

într-un simbol cheie al orașului ca întreg, activ în interiorul și în afara Beacon Hill. Louisburg Square este celălalt amplasament de bază, un mic nod rezidențial aflat la poalele dealului pe latura frontală. Piața nu este nici expusă vizual, nici nu se află într-o relație fixă cu coama sau cu poalele dealului și nu este ancorată în vreun fel. În consecință, Louisburg Square nu este folosită ca reper, ci este mai degrabă percepută ca fiind „undeva în" Beacon Hill și reprezentând chiar chintesența caracterului său particular. Se poate observa, într-adevăr, cum sunt concentrate aici toate temele caracteristice laturii frontale a dealului, în forma lor cea mai pură. În plus, Louisburg Square este un spațiu format care contrastează cu caracterul spațial al zonei, pe care îl exprimă astfel și mai clar. Aici se află faimoasele pavaje din bolovani de râu, parcul verde intens, îngrădit, mobilat cu statui, care solicită atenția prin vegetația luxuriantă și prin mesajul implicit „trecerea interzisă". Este interesant că trăsăturile sale caracteristice pentru această parte a dealului, deși imprecis localizate în structura totală, nu par să perturbe stabilitatea vizuală a spațiului de proximitate.

Există și alte câteva repere importante în structura internă: Universalist Church de pe Mt. Vernon Street și Charles Street, remarcabilă prin poziție și prin clopotniță; Suffolk Law School, aflată pe Deane Street,

Figura 58. State House

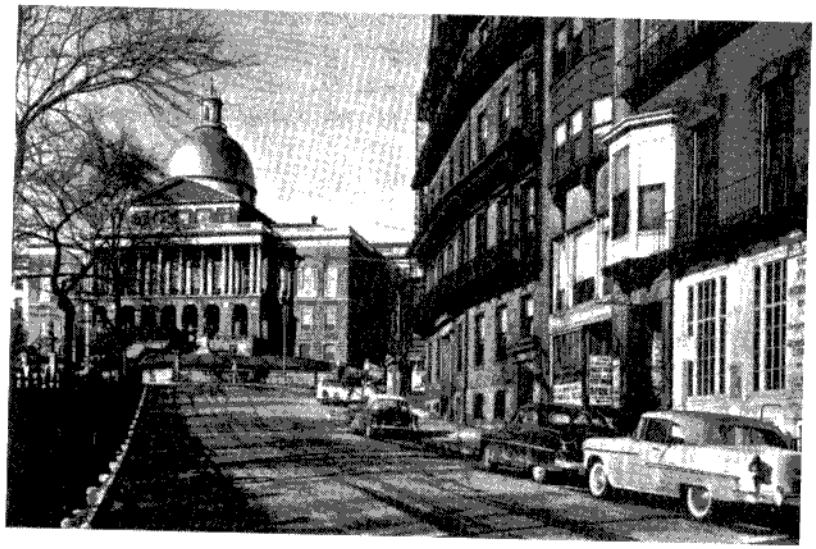


Figura 57, pag.

cu fața spre State House, a cărei masivitate se adaugă caracterului și limitelor sectorului guvernamental; New England College of Pharmacy care pătrunde în caracterul rezidențial din Mt. Vernon Street și Carnegie Institute, aflat pe Pinckney Street colț cu Anderson Street, care întrerupe continuitatea fațadelor locuințelor înșiruite și marchează intrarea în latura posterioară a dealului. Există și alte funcțiuni non-rezidențiale pe Beacon Hill, dar se diluează surprinzător de discret în fundalul general. Foarte puține repere din afara Beacon Hill sunt vizibile din interiorul acestuia, astfel că structura sa internă se întoarce la propriile resurse.

Conexiunea dintre Beacon Hill și West End printr-o limită clară și confuzia generată de tranziția către Scollay Square au fost deja prezentate. Faptul că Beacon Hill este orientat frontal către Boston Common este clar tuturor, dar trebuie adăugat că această legătură directă între cele două este destul de slabă. Nu se poate trece de la un element la celălalt decât pe Charles Street, Joy Street și Walnut Street, iar vederea masei verzi de copaci este și ea obturată. Astfel, vegetației de pe Beacon Hill îi lipsește continuitatea pe care ar fi putut-o avea cu parcul, dacă ar fi existat trasee sau deschideri perpendiculare pe axul Beacon Street.

Aproape toți subiecții au perceput o relație cu Charles River, poate datorită panoramelor frumoase din josul străzilor orientate pe direcția

Figura 59. Louisburg Square

est-vest, dar legătura detaliată cu râul era relativ neclară, din cauza clasificării îndoielnice a zonei joase a dealului, a țărmului plat al râului și a dificultății de a traversa Storrow Drive pentru a ajunge la apă. Relația cu râul, care este vizibil de pe pantele dealului, pare să dispară pe măsura apropierii de râu.

În contextul mai larg al întregului oraș, Beacon Hill joacă un rol important, deși are puțini locuitori. Dar topografia sa, spațiile stradale, copacii, clasa socială, detaliile și nivelul de întreținere sunt diferite de orice alt cartier din Boston. Zona cea mai apropiat similară este Back Bay, cu o continuitate a materialelor, vegetației, asocierilor și într-o oarecare măsură a folosinței și statutului, dar cu topografie, detalii și nivel de întreținere total diferite. Cu toate acestea, apar uneori confuzii între cele două. Singura altă posibilă asemănare ar putea fi cu Copps Hill din North End[VIII], de asemenea un deal vechi cu statut rezidențial, dar foarte diferit prin clasa socială căreia i se adresează, spațiu, detalii, lipsa copacilor și absența limitelor.

Așadar, această zonă unică se ridică deasupra centrului orașului, legând Back Bay[IX], Boston Common, centrul și West End, dominând și concentrând potențial întreaga zonă centrală. Din nou în mod potențial, ar putea explica și fixa din punct de vedere perceptiv schimbarea direcției Charles River, altfel greu de memorat, dar vitală în structura globală a orașului. Când privești Bostonul dinspre Cambridge, Beacon Hill joacă un rol important, nu numai însuflețind, ci și explicând și articulând secvența părților care apar în panoramă: Back Bay - Beacon Hill - West End. Totuși, din alte părți ale orașului, mai puțin West End și Boston Common, Beacon Hill nu este vizibil ca entitate, din cauza pantei sale ascendente și a obstacolelor care intervin pe parcursul acesteia. Ca barieră de trafic, Beacon Hill orientează fluxurile în jurul bazei sale și concentrează atenția pe traseele și nodurilor care îl circumscriu: Charles Street, Cambridge Street și Scollay Square.

Beacon Hill se dovedește a fi o zonă ale cărei caracteristici fizice susțin intensitatea imaginii populare și care conține multe ilustrări ale efectelor psihologice ale dispunerii traseelor, pantelor, spațiilor, limitelor și concentrărilor de detalii. Totuși, în ciuda forței sale, pare să-și piardă din potențialul de înălțime dominantă, în mod special din cauza divizării lui interne, a punctelor slabe ale relației sale cu Charles River, Boston Common și Scollay Square și a lipsei exploatării supremației sale vizuale asupra orașului, în special prin vederi în afară. Totuși, tăria acestei imagini urbane particulare și satisfacția senzorială pe care o generează – continuitatea, scara umană și încântarea – sunt inconfundabile.

Scollay Square

Scollay Square are o cu totul altă poveste, fiind un nod vital din punct de vedere structural, dar care nu a părut a fi ușor de identificat sau de descris. Amplasamentul său în Boston și rolul său ca punct strategic de schimb de trafic, poate fi observat tot în Figura 49. Figura 60 este o hartă mult mai detaliată a Scollay Square, ilustrând principalele sale trăsături fizice.

Figurile 49 și pag. 161 și 1

Imaginea publică a Scollay Square a fost aceea de important nod de intersecție a traseelor din jurul Beacon Hill și dintre zona centrală și North End. În acest nod se intersectează Cambridge Street, Tremont Street, Court Street (sau poate State Street?) și o serie de străzi care conduc spre Dock Square, Faneuil Hall, Haymarket Square și North End. Hanover Street era un traseu clar către North End, dar acum [la momentul interviului, n. red.] este blocat, ceea ce a generat unele confuzii. Unii subiecți au extins Scollay Square prin includerea Bowdoin Square.

Intrarea în Pemberton Square nu a fost, în general, memorată, cu excepția celor mai familiarizați cu orașul. Totuși, pentru cei mai mulți dintre subiecți, Cambridge Street se intersecta clar cu Scollay Square, iar curba sa [care urmează configurația Beacon Hill, n. red.] era clară. Era un lucru în general cunoscut că Tremont Street intra în Scollay Square, dar poziția precisă a accesului său în piață nu era cunoscută sau era incertă. Mulți subiecți credeau că Washington Street intra în Scollay Square, confuzia comună referindu-se la Tremont Sreet, Court Street și la prezența imaginară aici a Washington Street și State Street. Cu excepția Hanover Street care este blocată, străzile care merg spre Dock Square, North End sau Haymarket Square nu erau cunoscute în mod individual sau diferențiate. Aceste străzi erau percepute ca un grup, traseele lor erau ușor descendente, curbându-se paralel cu configurația dealului. Cele mai importante erau relațiile generale dintre niveluri: Beacon Hill domina prin înălțime; Scollay Square era un platou în pantă, pe coasta dealului; Cambridge Street și Tremont Street urmăreau aceste contururi, iar celelalte străzi coborau în josul dealului.

Neavând o formă clară, Scollay Square nu era ușor de vizualizat, era „doar o altă intersecție de străzi", deși capătul Bowdoin Street era cumva diferențiat de celelalte. Principalul reper era accesul la metroul central. Pe acest subiect, subiecții au avut un ton comun, evocând o senzație de degradare, de utilizare marginală, de loc de agrement al clasei de jos.

Mai mult de jumătate dintre persoanele intervievate au fost de acord cu următoarele:

„Cambridge Street intră în Scollay Square, curbându-se și îngustându-se la intrare. Scollay Square se află la jumătatea unui deal, iar străzile urcă din el și coboară în el."

Peste un sfert au adăugat:

„Tremont Street intră în Scollay Square.
În centrul Scollay Square există o intrare la metrou.
Hanover Street intră în Scollay Square.
Court Street pornește din Scollay Square, curbându-se în josul dealului (sau poate este State Street?)."

Cel puțin trei au spus că:

„Străzile coboară spre Dock Square și Faneuil Hall.
Acolo sunt baruri.
Există o relație confuză cu Washington Street."

Anchetele din teren au dus la obținerea următoarelor comentarii frecvent repetate:

„Este pe traseul metroului.
Tremont Streetajunge în interiorul său."

Între două și patru din persoanele intervievate pe stradă au adăugat următoarele:

„Cambridge Street intră în Scollay Square.
Washington intră în Scollay Square (incorect).
În centrul Scollay Square este o stație de metrou.
Străzile urcă sau coboară din Scollay Square.
Străzile din North End merg spre Scollay Square, dincolo și sub Central Artery.
Cinematografe.
O „piață din Boston", doar o intersecție de străzi.
O piață „mare", un loc „mare".
Un garaj la unul din capete."

În mod clar, aceste comentarii au fost sumare comparativ cu cele despre Beacon Hill, cu excepția enumerării traseelor de legătură, abstract descrise și adesea confundate. Totuși, Scollay Square joacă un rol cheie din punct de vedere structural pentru Boston, oricât de tern ar fi din punct de vedere vizual.

Adevăratul Scollay Square este în plan un spațiu relativ ordonat, piața propriu-zisă (între Sudbury Street și Court Street) fiind un dreptunghi alungit, în care intră străzi mici la intervale neregulate. În plan, sistemul de trasee este destul de rațional, având o formă simplă de fus, cu trei filamente suplimentare, pe o parte, și două pe cealaltă. Totuși, din punct

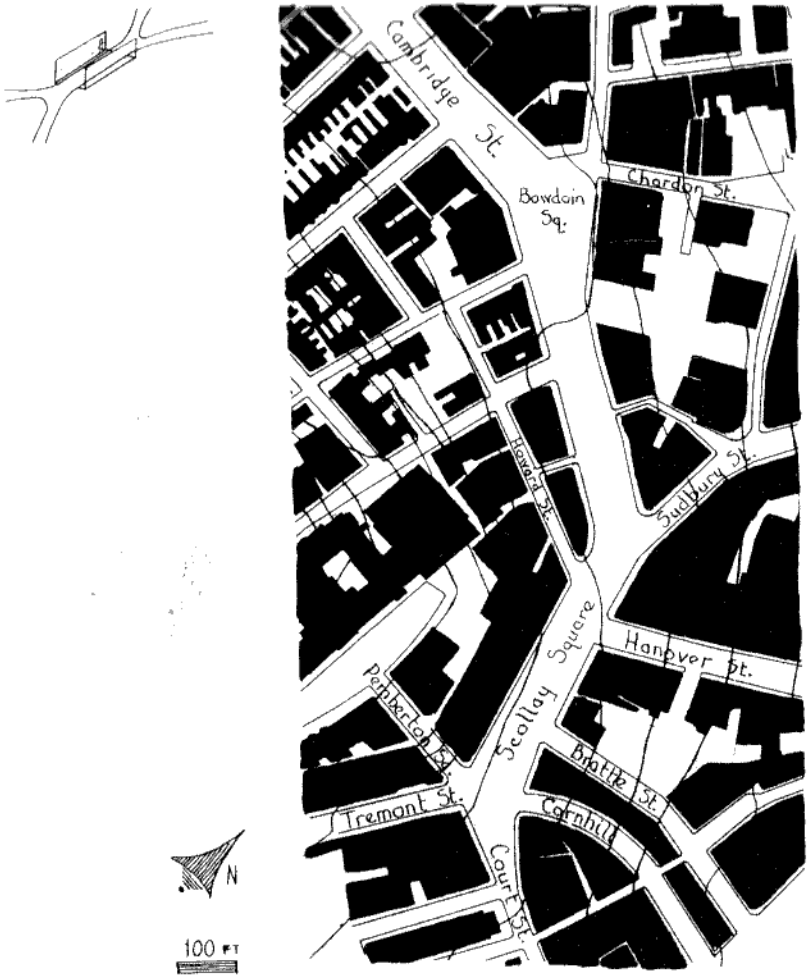


Figura 60. Străzi și clădiri din Scollay Square

de vedere tridimensional, această ordine nu este aparentă: laturile pieței au spații libere și masa traficului sfâșie spațiul, iar pavajul în zig zag este, de asemenea, deranjant. Singurul element care salvează senzația de stabilitate este marele panou publicitar din fața Scollay Square, așezat la intersecția Sudbury Street și Cambridge Street, o reclamă stridentă care încheie ferm acest spațiu, chiar dacă nu prea frumos. *Figura 60*

Forma traseului este mascată de unul dintre filamentele fusului, Sudbury Street, are aspectul unei străzi relativ minore, iar multe dintre

intrările în traseu sunt greu de deosebit. Percepția versantului dealului se extinde asupra întregii zone și împrejurimilor ei și, deși distructivă pentru percepția stabilității spațiale, este principala cheie în relațiilor cu zonele aflate în afara razei vizuale.

Spațiul continuă către nord-vest, coborând prin larga Cambridge Street spre Bowdoin Square, care este mai degrabă o inflexiune a Cambridge Street decât o intersecție. Între Bowdoin Square și Scollay Square, spațiul este complet amorf și necontrolat, în așa măsură încât creează dificultăți de menținere a direcției, salvată poate doar de indiciul oferit de fluxul de trafic. Traficul este, într-adevăr, impresia dominantă a zonei. Scollay Square este mereu plin de mașini, iar liniile de trafic intens devin traseele cheie, indiferent de alte caracteristici vizuale.

În interiorul Scollay Square, structurile fizice oferă prea puține elemente capabile să dea o senzație de omogenitate sau de caracter. Structurile sunt de multe forme și dimensiuni, sunt construite din materiale mixte, vechi și relativ noi. Trăsătura comună este doar un sentiment predominant de degradare. Totuși, funcțiunile și activitățile de la nivelurile mai joase ale clădirilor sunt mai coerente. Pe ambele laturi ale Scollay Square există șiruri continue de baruri, restaurante ieftine, săli de jocuri, cinematografe, servicii ieftine și magazine care vând bunuri second-hand sau articole mici, întrerupte pe alocuri doar de câteva magazine goale pe latura de vest. Asociate acestor funcțiuni sunt și detaliile fizice ale vitrinelor și firmelor și tipul de locuitori care circulă pe trotuare, unde cei fără adăpost, alcoolicii și marinarii între două curse îngroașă mulțimea care populează de obicei centrul. Noaptea, Scollay Square devine mai ușor de deosebit de restul centrului orașului, pentru că iluminarea, activitățile și oamenii de pe stradă contrastează cu orașul întunecat și liniștit.

Principalele impresii vizuale evocate de Scollay Square sunt, deci, lipsa formei spațiale, traficul intens, pantele mari, o degradare omogenă, funcțiuni specifice și locuitori caracteristici. Cele mai multe dintre aceste caracteristici nu sunt atât de neobișnuite la scara orașului încât să facă din Scollay Square un loc inconfundabil. Degradarea și mare parte din funcțiuni sunt comune mai multor amplasamente aflate la periferia centrului, iar combinația specială de funcțiuni și locuitori se repetă, într-o manieră și mai fermă, de-a lungul Washington Street, între Dover Street și Broadway Street. Haosul spațial care caracterizează o intersecție multiplă de trasee este un eveniment frecvent în Boston, afirmație susținută și de alte exemple ca Bowdoin Square, Dock Square, Park Square, Church Green sau intersecția dintre Harrison Street și Essex Street. Planul rectangular lung al Scollay Square poate fi unic, dar acest lucru nu este evident din punct de vedere vizual. Panta acestui nod și relația structurală cu orașul ca întreg este, fără îndoială, principala trăsătură de identificare.

Având în vedere că rolul principal al Scollay Square este acela de intersecție de trasee, este important să nu fie văzută static, ci așa cum se dezvăluie pe măsură ce te apropii sau te îndepărtezi de ea. Apropierea dinspre Tremont Street, care coboară ușor în Scollay Square, revelează nodul ca o reducere a masei construcțiilor, limită clară al cartierului central de afaceri, prima vizibilă fiind o construcție veche din cărămidă aparentă și indicatorul de pe colțul Cornhill Street, apoi la stânga, o succesiune de spații și indicatoare de străzi bătute de vreme. O impresie puternică este aceea de mare aglomerație de mașini.

Washington Street duce în primul rând la Dock Square, iar Court Street, care este legătura cu Scollay Square, pare a fi doar o mică stradă transversală nediferențiată, deși colțul său este marcat de Old State House. Court Street face legătura cu Scollay Square, dar traseul este oblic și ocolitor.

Cambridge Street se îndreaptă destul de convingător spre sud-est, spre o destinație clară, Telephone Building, clădire mare și distinctivă, deși

Figura 61. Vedere spre nord din Scollay Square

anonimă, din Bowdoin Square. Totuși, aici traseul intră direct într-un haos spațial, unde se pierde orice idee de destinație și de direcție. Doar o ușoară curbă la dreapta la întâlnirea cu Sudbury Street face vizibilă configurația caracteristică – barurile, clădirile înalte de birouri din spate și stația de metrou din centru.

Străzile care coboară dealul – Sudbury, Hanover, Brattle și Cornhill – au o pantă accentuată în apropierea Scollay Square. Coborând pe fiecare dintre ele, ai impresia de deschidere înainte, de îndesire a barurilor și a altor funcțiuni asociate, dar în general Scollay Square este mai puțin perceptibil de la distanță decât County Courthouse Annex din Pemberton Square, al cărei turn este vizibil de departe. Scollay Square pare a fi un simplu capăt sau o curbură a străzii. Curba de deasupra pieței pe care o face Cornhill Street este o experiență plăcută în sine (așa cum a și fost proiectată să fie), dar sosirea pe această cale în Scollay Square nu prezintă niciun interes. Nici de pe coasta dealului, din Pemberton Square sau de pe Howard Street, Scollay Square nu se poate distinge. Astfel, doar apropierea de Scollay Square pe Cambridge Street, deși frecvent confundată cu Bowdoin Street, are calități de identificare.

Direcția în care continuă Cambridge Street după Scollay Square este, de asemenea, relativ clară, în timp ce cândva importanta Hanover Street mai poate fi deosebită de rest doar prin lățimea mai mare. Similar, Sudbury Street, pe care se desfășoară un trafic apreciabil, pare a fi prin mărime și prin funcțiunile care se succedă pe lungimea ei, o stradă foarte puțin importantă. Privind dinspre nord, intrarea pe importanta Tremont Street face o curbă pronunțată și este aproape invizibilă. Mulți dintre cei intervievați au avut dificultăți în ceea ce privește localizarea ieșirii, dar odată găsită, direcția Tremont Street este destul de evidentă, prin apariția secvențială a unor indicii ca Beacon Hill Theater, Parker House, King's Chapel, Tremont Temple, Granary Burying-Ground și Boston Common.

Spațiul Scollay Square coboară foarte clar în josul dealului și ușor la stânga prin Court Street, deși traficul rutier contrazice această impresie prin faptul că în acest punct circulația în Scollay Square se face pe sens unic. Dacă te plimbi în continuare în jos pe Court Street, nu observi niciun indiciu al prezenței Washington Street, poți conștientiza, poate, doar prezența Old State House și spațiul confuz. Astfel, relația dintre Washington Street și Scollay Square este ascunsă din ambele direcții.

În plus, un alt element generator de confuzie este faptul că două străzi, Court Street și Cornhill Street, intră în Scollay Square în puncte atât de apropiate pentru ca la următoarea intersecție să capete destinații care

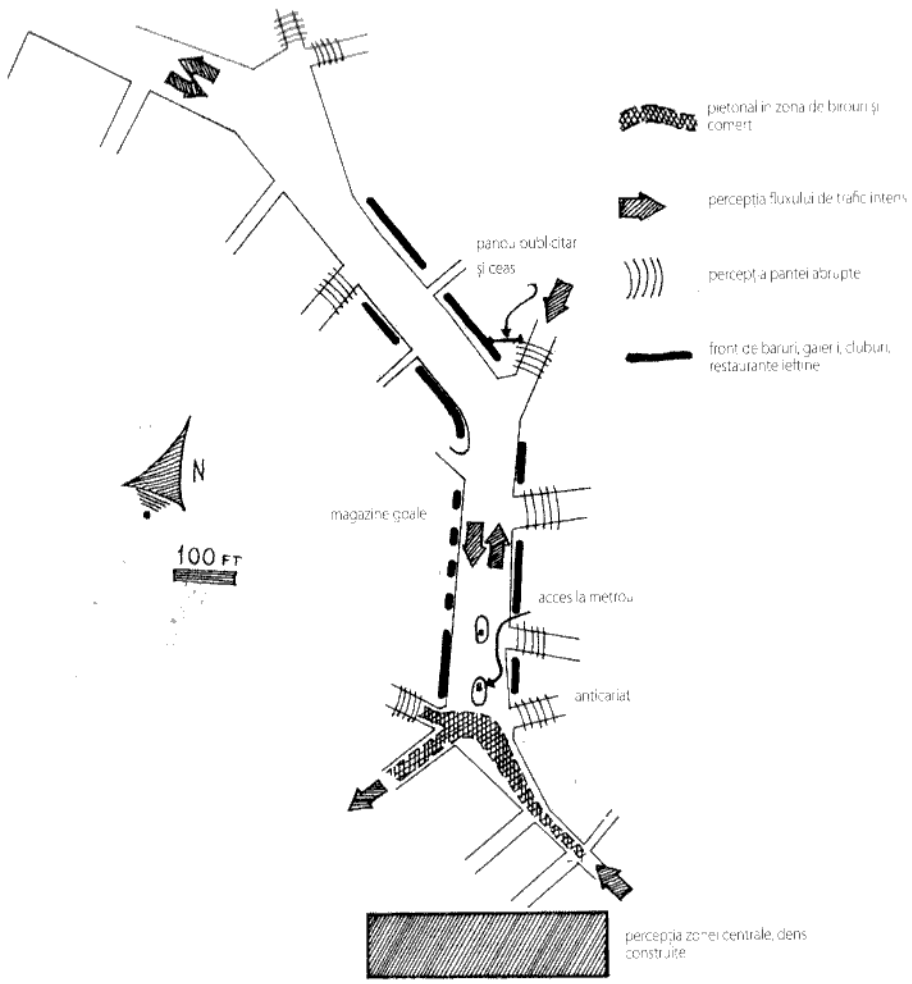


Figura 62. Elementele vizuale ale Scollay Square

par, din punct de vedere psihologic, foarte îndepărtate: State Street și Dock Square. Ajungem din nou la concluzia că la ieșirea din Scollay Square, traseul Cambridge Street este singurul clar identificabil, chiar dacă există unele probleme la intersecția cu Tremont Street.

Legăturile Scollay Square cu exteriorul, altele decât pantele sau traseele, se realizează prin perspectivele pe care le oferă spre Telephone Building din Bowdoin Square și County Courthouse Annex din Pemberton Square (care din punctul de vedere al arhitecturii nu se disting între ele

decât prin diferențele de regim de înălțime) și spre ușor identificabilul Custom House Tower, vizibil spre sud-est, ca reper al capătului de jos al State Street și țărmul râului. Cel mai surprinzător element este panorama masei de clădiri de birouri vizibilă înspre sud, care semnalează prezența sectorului Post Office Square și evidențiază poziția marginală a Scollay Square la periferia centrului orașului.

Spre deosebire de Beacon Hill sau Commonwealth Avenue, Scollay Square este, în esență, invizibilă din afară, cu excepția imediatei apropieri. Numai subiecții familiarizați cu locurile au remarcat County Courthouse Annex de la o distanța apropiată de Scollay Square.

La interiorul pieței, direcțiile sau fronturile sunt și ele destul de greu de diferențiat. Principalele repere interne sunt intrarea la metrou și chioșcul de ziare, care formează o insulă ovală în mijlocul traficului, dar și acestea sunt joase și greu de văzut de la distanță. Primele indicații cu privire la prezența lor în piață sunt semnalul cu litere galbene al stației de metrou și un mare gol în mijlocul intersecției. Impactul este redus de prezența imediat în spate a unei structuri similare pe o formă ovală asemănătoare. Este vorba de un al doilea acces în subteran, de fapt doar o ieșire din stația de metrou, cu puține funcțiuni și fără chioșc de presă, percepută ca spațiu „mort". Intrarea la metrou, pe care toți subiecții au considerat-o poziționată „în mijlocul" Scollay Square, se află, de fapt, aproape la capătul pieței. Un alt detaliu frapant în Scollay Square este firma cu litere viu colorate a tutungeriei din Pemberton Street colț cu Tremont Street, la baza peretelui vertical al Suffolk Bank [demolată 1968-69, n. red.] cu care contrastează puternic.

Jura 62, pag. 179

Există puține indicii de direcție la interiorul pieței, cu excepția perspectivei laterale și a liniilor de trafic dominante care îi conferă un sens axial. Nu există o pantă semnificativă în Scollay Square și nici un joc de volume pronunțat. Clădirile înalte care se profilează la orizont înspre sud și panoul publicitar din capătul nordic al pieței sunt principalele indicii de direcție dinspre interior.

Totuși, există multe indicii de direcție în varietatea funcțiunilor și activităților. În capătul sudic al pieței, unde se află și principalele intersecții de trafic, densitatea pietonilor este mai mare și există funcțiuni caracteristice serviciilor unui sector central de afaceri: farmacii, restaurante și tutungerii. Aici fluxul de pietoni este un amestec uzual de funcționari și cumpărători. Magazinele care vând produse ieftine tind să atragă un public mai mare pe latura estică a pieței decât pe cea vestică, în timp ce hotelurile și pensiunile ieftine se află în vest, penetrând în sus spre periferia zonei de tranziție spre Beacon Hill. Pietonii din această

zonă sunt asociați în mod uzual cu Scollay Square. Grupul de anticariate de pe Cornhill este un alt indiciu intern. Limitele nordice ale zonei ajung în zona de apartamente tip loft și depozite. Astfel, fără să aibă o formă fizică clară, Scollay Square este diferențiat și structurat la interior prin pante, trafic și configurația funcțiunilor.

Pentru imaginea Scollay Square, este, deci foarte important să existe o identitate vizuală pe măsura importanței funcționale, o exploatare la maxim a potențialului formei rectangulare, a configurației în formă de fus a traseelor și a terasării coastei dealului. Pentru a-și îndeplini rolul structural, intersecția fiecărui traseu important trebuie clar explicată, înspre interiorul și înspre exteriorul pieței. Scollay Square ar putea juca un rol vizual cu mult mai important ca punct central al vechiului cap al peninsulei Boston în care se întâlnesc mai multe serii de sectoare (Beacon Hill, West End, North End, zona pieței, sectorul financiar, sectorul comercial central), nod al unor trasee importante ca Tremont Street, Cambridge Street, Court-State Street și Sudbury Street și formă centrală în triada de terase nodale descendente – Pemberton Square, Scollay Square și Dock Square. Scollay Square nu este doar un centru de activități și funcțiuni care face ca persoanele „cumsecade" să nu se simtă în largul lor, ci și o mare oportunitate vizuală ratată.

Note

Capitolul III

I Am tradus „edges" prin „limite", nu prin „margini" sau „fronturi" (J.D. Harrison, W. A. Howard, *Rolul semnificației în imaginea urbană* în „Semnificație și comportament în cadrul construit", pag. 157-174, Ed. Geoffrey Broadbent, Richard Bunt, Tomas Llorens, traducere din engleză, arh. Ianola Trișcu, arh. Ana-Maria Zahariade), considerând că acesta este sensul cel mai apropiat de cel dat de Lynch.(n. red.)

II Conform J.D. Harrison, W. A. Howard, *Rolul semnificației în imaginea urbană* în „Semnificație și comportament în cadrul construit", pag. 157-174, Ed. Geoffrey Broadbent, Richard Bunt, Tomas Llorens, traducere din engleză, arh. Ianola Trișcu, arh. Ana-Maria Zahariade), traducând „district" ca „sector" trebuie să înțelegem „zone urbane determinate funcțional", de exemplu cartier comercial, financiar sau rezidențial; în prezenta lucrare, pentru a ușura înțelegerea textului de către cititorii români, „districts" a fost tradus, după caz, prin „sectoare" sau „cartiere", ținând seama de conotațiile termenilor district – sector – cartier din limba română. În limba română, „sectorul" este înțeles mai degrabă ca diviziune administrativă a unui oraș, nu ca o zonă coerentă, cu trăsături identitare comune și supusă interpretărilor subiective de apreciere (sensul lui Lynch). În accepțiunea lui Lynch, „districtul" poate coincide cu cartierul, dar poate fi și o subdiviziune a acestuia. De aceea, când în text termenul a fost utilizat în sensul acestei coincidențe, l-am tradus prin „cartier", iar când s-a referit la o zonă clar definită din punct de vedere al identității în cadrul unui cartier, l-am tradus prin „sector". (n. red.)

III Palisades, New Jersey Palisades sau Hudson Palisades este un perete de stâncă vertical de-a lungul malului vestic al Hudson River, la nord de New Jersey și la sud de New York. Înălțimea lui crește gradual de la aproximativ 100 m la Weehawken la aproximativ 160 m la punctual terminus din nord. Palisades este considerat ca cele mai dramatic fenomen geologic din vecinătatea New York City și face parte din National Natural Landmarks (Repere Naturale Naționale). De la Fort Lee, situat la nord de Palisade, ansamblul natural este inclus în Palisades Interstate Park. Palisades oferă o priveliște remarcabilă asupra podului George Washington și asupra New Yorkului.

IV Autorul se referă la faptul că la momentul apariției cărții, Central Artery (John F. Fitzgerald Expressway), o secțiune a autostrăzii urbane ce traversează Boston, fusese relativ recent construită, parțial suspendată, parțial subteran. Proiectul fusese inițiat în anii '20. Zona suspendată cuprindea două secțiuni. Prima construită a fost partea nordică, între 1951-1954. modul în care acest tronson a agresat spațiul urban prin separarea brutală a cartierelor și traseelor urbane a nemulțumit profund rezidenții, ceea ce a determinat construirea în subteran a următorului tronson (Dewey Square Tunnel). Ultimul tronson al autostrăzii, Southeast Expressway, a fost finalizat în 1959 făcând legătura cu Massachusetts Avenue. În anii '70 a început să se vehiculeze ideea îngropării în subteran a Central Artery. Zona aeriană a Central Artery a fost demolată, fiind transferată în tuneluri subterane în anii 1990-2000.

V Charles River (numit și River Charles sau simplu, Charles) are o lungime de 129 km și traversează 22 orașe mari și mici până la vărsarea sa în Oceanul Atlantic la Boston. Aproape de gura de vărsare, Charles formează granița dintre centrul Bostonului, Cambridge și Charlestown. Râul are o esplanadă spectaculoasă (Charles River Esplanade) pe care se află și The Edward A. Hatch Memorial Shell (Hatch Shell) unde au loc concerte în aer liber. Între Boston și Cambridge, bazinul Charles River este în totalitate produsul proiectării peisagistice: 20 parcuri și zone naturale pe o lungime de 31 km de țărm, de la barajul New Dam (Charlestown Bridge) la barajul de lângă Watertown Square. Autorii acestui peisaj au fost arhitecții peisagiști Charles Eliot și Arthur Shurcliff, elevi ai renumiților peisagiști Frederick Law Olmsted (vezi capitolul IV) și Guy Lowell.

VI Este vorba de Chicago Loop, nucleul comercial istoric al centrului orașului Chicago. Aici se află sediul guvernamental al Chicago și Cook County, ca și cartierul istoric comercial și cultural (teatre).

Capitolul IV

I Frederick Law Olmsted (1822-1903), ziarist și arhitect peisagist american, considerat a fi părintele arhitecturii peisagistice americane. Este renumit pentru proiectarea mai multor parcuri urbane în New York – Central Park și Prospect Park – în colaborare cu partenerul său mai în vârstă Calvert Vaux. Alte proiecte în care Olmsted a fost implicat: primul și cel mai vechi sistem național de parcuri publice din Buffalo, New York; cel mai vechi parc de stat, Niagara Reservation, Niagara Falls, New York; una dintre primele comunități planificate din Statele Unite: Riverside, Illinois; Mount Royal Park, Montreal, Quebec.

II „Artă" în sensul de „abilitate și imaginație în crearea de obiecte estetice, ambiente sau experiențe ce pot fi împărtășite cu alții" (Enciclopedia Britannica online, n. red.)

Anexa C

I Pentru o mai bună documentare fotografică a cititorului, a se accesa Colecția de fotografii Kepes/Lynch, alcătuită cu ocazia studiului „Forma percepută a orașului" (The Perceptual Form of the City), desfășurat în Boston între 1954-1959, care a constituit parțial baza prezentei cărți. http://www.flickr.com/photos/mit-libraries/sets/72157614966285159/ http://libraries.mit.edu/archives/exhibits/kepes-lynch/

II Boston este denumit și „orașul cartierelor" din cauza numeroaselor diviziuni ale orașului. Orașul include 21 de cartiere oficiale: Allston/Brighton, Back Bay, Bay Village, Beacon Hill, Charlestown, Chinatown/Leather District, Dorchester, Downtown/Financial District, East Boston, Fenway/ Kenmore, Hyde Park, Jamaica Plain, Mattapan, Mission Hill, North End, Roslindale, Roxbury, South Boston, South End, West End și West Roxbury.

III Beacon Hill este un cartier istoric al orașului Boston, Massachusetts. Este un cartier pitoresc, cu case din cărămidă aparentă înșiruite în front compact la stradă, în stil clasicizant, numit Stil Federal. Străzile sunt pavate cu bolovani de râu, iar trotuarele cu cărămidă. Cartierul este amplasat pe deal și are la poalele sale două parcuri (Boston Common și Boston Public Garden). Aici este amplasat și sediul autorităților locale, State House. Din 1962 este inclus în National Historic Landmarks. Este și în prezent unul din cele mai căutate cartiere ale orașului.

IV Scollay Square (1838-1962) a fost o piață din centrul vechi al orașului Boston. A fost numită după William Scollay, un dezvoltator local important și ofițer de poliție care a construit aici în 1795 un magazin reper al cartierului la intersecția Cambridge Street cu Court Street, Scollay's Building, demolat în 1870. Locuitorii cartierului au început să numească acest loc Scollay's Square (numit inițial Pemberton Square), iar în 1838, primăria l-a denumit oficial Scollay Square.

V West End este un cartier care ocupă partea de nord-vest a Peninsulei Shawmut; este mărginit la sud de Cambridge Street, Charles River la vest și nord-vest, North Washington Street la nord și nord-est; New Sudbury Street la est, Beacon Hill la sud și North End la est. În anii '50, în urma unei operațiuni de renovare urbane masive, a fost demolat total un cartier locuit de evrei și italieni.

VI Boston Common (sau pur și simplu „the Common" este un parc public central aflat la poalele Beacon Hill, cel mai vechi parc urban din Statele Unite (1634). Este amplasat între Tremont Street, Park Street, Beacon Street, Charles Street și Boylston Street. Face parte din lanțul de parcuri Emerald Necklace.

VII Massachusetts State House (Massachusetts Statehouse, „New" State House) este Capitoliul statului Massachusetts, amplasat într-o poziție din care domină această zonă a orașului, în cartierul Beacon Hill. Tot aici se află tribunalul (Massachusetts General Court) și birourile guvernatorului statului. Cupola sa este un reper important al orașului. Inițial construită din lemn, a fost acoperită cu cupru în 1802. a fost vopsit în gri și în galben deschis înainte să fie acoperit cu foiță de aur în 1874. în timpul celui de-al doilea război mondial a fost din nou vopsit, de data aceasta în negru, pentru camuflaj și pentru a proteja clădirea și orașul de atacurile cu bombă. După război a fost din nou aurit. Autorul face frecvent referință la cupola aurie a acestei importante clădiri publice.

VIII North End este cel mai vechi cartier rezidențial din nordul orașului Boston, locuit continuu de la înființare în 1630. Fiind locuit preponderent de o populație de origine italiană este cunoscut și ca Little Italy.

IX Back Bay este, ca și Beacon Hill, un cartier istoric al orașului Boston. Denumirea provine de la golful pe teritoriul căruia este construit după ampla operațiune de umplere din secolul XIX. Este renumit pentru casele înșiruite placate cu piatră roșie în stil Victorian și pentru mai mult clădiri semnificative din punct de vedere arhitectural și instituții culturale importante ca Boston Public Library. Este considerat ca fiind unul dintre cele mai bine conservate exemple de urbanism de secol XIX din Statele Unite. Back Bay și Beacon Hill sunt cele mai scumpe cartiere rezidențiale ale orașului.

Bibliografie

1 Angyal, A. (1930), „Über die Raumlage vorgestellter Oerter", *Archiv für die Gesante Psychologie,* vol. 78, pag. 47-94.

2 Automotive Safety Foundation (1958), *Driver Needs in Freeway Signing,* Washington, DC.

3 Bell, Sir Charles (1928), *The People of Tibet,* Oxford, Clarendon Press.

4 Best, Elsdon (1924), *The Maori,* Wellington, H. H. Tombs.

5 Binet, M. A. (1894),„Reverse Illusions of Orientation", *Psychological Review,* vol. I, nr. 4, pag. 337-350.

6 Bogoraz-Tan, Vladimir Germanovich (1904, 1907, 1909), „The Chukchee", *Memoirs of the American Museum of Natural History,* vol. XI, Leiden, E. J. Brill şi New York, G. E. Stechert.

7 Boulding, Kenneth E. (1956), *The Image,* Ann Arbor, University of Michigan Press.

8 Brown, Warner (1932), „Spatial Integrations in a Human Maze", *University of California Publications in Psychology,* vol. V, nr. 5, pag. 123-134.

9 Carpenter, Edmund,„Space Concepts of the Aivilik Eskimos", *Explorations,* vol. V, pag.134.

10 Casamajor, Jean (1927), „Le mystérieux sens de l'espace", *Revue Scientifique,* vol. 65, nr. 18, pag. 554-565.

11 Casamorata, Cesare (1944),„I canti di Firenze", *L'Universo,* Marzo-Aprile, Anno XXV, nr. 3.

12 Claparède, Edouard (1943), „L'orientation lointaine", *Nouveau traité de psychologie,* tome VIII, fasc. 3, Paris, Presses Universitaires de France.

13 Cornetz, V. (1913),„Le cas élémentaire du sens de la direction chez l'homme", *Bulletin de la Société de Géographie d'Alger,* anul XVIII, pag. 742.

14 Cornetz, V. (1909), „Observation sur le sens de la direction chez l'homme", *Revue des idées,* 15 iulie.

15 Colluci, Cesare (1902),„Sui disturbi dell'orientamento topografico", *Annali di Nevrologia,* vol. XX, anul X, pag. 555-596.

16 Donaldson, Bess Allen (1938), *The Wild Rue: A Study of Muhammadan Magic and Folklore in Iran,* Londra, Lirzac.

17 Elliott, Henry Wood (1886), *Our Arctic Province,* New York, Scribners.

18 Finsch, Otto (1888, 1891, 1893),„Ethnologische erfahrungen ünd belegstüke aus der Südsee", Vienna, Naturhistorisches Hofmuseum, *Annalen,* vol. 3, pag. 83-160, 293-364, vol. 6, pag. 13-36, 37-130, vol. 8, pag. 1-106, 119-275, 295-437.

19 Firth, Raymond (1936), *We, the Tikopia,* Londra, Allen and Unwin Ltd.

20 Fischer, M. H. (1931),„Die Orientierung im Raume bei Wirbeltieren und beim Menschen", în *Handbuch der Normalen und Patologischen Physiologie,* Berlin, J. Springer, 1931, pag. 909-1022.

21 Flanagan, Thomas (1957), „Amid the Wild Lights and Shadows", Columbia University Forum, iarna.

22 Forster, E. M. (1949), *A Passage to India,* New York, Harcourt.

23 Gatty, Harold (1958), *Nature Is Your Guide,* New York, E. P. Dutton.

24 Gautier, Emile Félix (1908), *Missions au Sahara,* Paris, Librairie A. Colin.

25 Gay, John (1922), *Trivia, or, The Art of Walking the Streets of London,* introducere şi note de W. H. Williams, Londra, D. O'Connor.

26 Geoghegan, Richard Henry (1944), *The Aleut Language,* Washington, U. S. Department of Interior.

27 Gemelli, Agostino, Tessier, G., Galli, A. (1920), „La perceyione della pozisione del nostro corpo e dei suoi spostamenti", *Archivio Italiano di Psicologia,* I, pag. 104-182.

28 Gemelli, Agostino (1933), „L'orientazione lontana nel volo in aeroplano", *Rivista di psicologia,* anul 29, nr. 4, octombrie-decembrie, pag. 297.

29 Gennep, A. Van (1933), „Du sens d'orientation chez homme", *Réligions, mśurs et légendes,* seria a III-a, Paris, pag. 47.

30 Granpré Mollière, M. J. (1955), „Landscape of the N. E. Polder", traducere din *Forum,* vol. 10, pag. 1-2.

31 Griffin, Donald R. (1953),„Sensory physiology and the orientation of animals", *American Scientist,* aprilie, pag. 209-244.

32 de Groot, J. J. M. (1912), *Religion in China,* New York, G. P. Putnam's.

33 Gill, Eric (1941), *Autobiography,* New York City, Devin-Adair.

34 Halbwachs, Maurice (1950), *La mémoire collective,* Paris, Presses Universitaires de France.

35 Homo, Leon (1951), *Rome impériale et l'urbanisme dans l'antiquité,* Paris, Michel.

36 Jaccard, Pierre (1926), „Une enquête sur la désorientation en montagne", *Bulletin de la*

Société Vaudoise des Sciences Naturelles, vol. 56, nr. 217, august, pag. 151-159.

37 Jaccard, Pierre (1932), *Le sens de la direction et de l'orientation lointaine chez l'homme,* Paris, Payot.

38 Jackson, J. B. (1956-1957), „Other-Directed Houses", *Landscape,* iarna, vol. 6, nr. 2.

39 Kawaguchi, Ekai (1909), *Three Years in Tibet,* Adyar, Madras, The Theosophist Office.

40 Kepes, Gyorgy (1956), *The New Landscape,* Chicago, P. Theobald.

41 Kilpatrick, Franklin P. (1954), „Recent Experiments in Perception", *New York Academy of Sciences, Transactions,* vol. 16, nr. 8, iunie, pag. 420-425.

42 Langer, Suzanne (1953), *Feeling and Form: A Theory of Art,* New York, Scribner.

43 Lewis, C. S. (1957), „The Shoddy Lands", în *The Best from Fantasy and Science Fiction,* New York, Doubleday.

44 Lyons, Henry (1928),„The Sailing Charts of the Marshall Islanders", *Geographical Journal,* vol. LXXII, nr. 4, octombrie, pag. 325-328.

45 Maegraith, Brian G. (1932), „The Astronomy of the Aranda and Luritja Tribes", Adelaide University Field Anthropology, Central Australia nr. 10, preluat din *Transactions of the Royal Society of South Australia,* vol. LVI.

46 Malinovski, Bronislaw (1922), *Argonauts of the Western Pacific,* Londra, Routledge.

47 Marie, Pierre, Behague, P. (1919), „Syndrome de désorientation dans l'espace", *Revue neurologique,* vol. 26, nr. 1, 1919, pag. 1-14.

48 Morris, Charles W. (1938), *Foundations of the Theory of Signs,* Chicago, University of Chicago Press.

49 *New York Times,* 30 aprilie 1957, articol despre „Directomat".

50 Nice, M., „Territory in Bird Life", *American Midland Naturalist,* vol. 26, pag. 441-487.

51 Paterson, Andrew, Zangwill, O. L. (1945), „A Case of Topographic Disorientation", *Brain,* vol. LXVIII, partea a III-a, septembrie 1945, pag. 188-212.

52 Peterson, Joseph (1916), „Illusions of Direction Orientation", *Journal of Philosophy, Psychology and Scientific Methods,* vol. XIII, nr. 9, 27 aprilie, pag. 225-236.

53 Pink, Olive M. (1936), „The Landowners in the Northern Division of the Aranda Tribe, Central Australia", *Oceania,* vol. VI, nr. 3, martie, pag. 275-305.

54 Pink, Olive M. (1933), „Spirit Ancestors in a Northern Aranda Horde Country", *Oceania,* vol. IV, nr. 2, decembrie, pag. 176-186.

55 Porteus, S. D. (1931), *The Psychology of a Primitive People,* New York City, Longmans, Green.

56 Pratolini, Vasco (1947), *Il Quartiere,* Florența, Valleschi.

57 Proust, Marcel (1954), *Du côté de chez Swann,* Paris, Gallimard.

58 Proust, Marcel (1925), *Albertine disparue,* Paris, Nouvelle Revue Française.

59 Rabaud, Etienne (1927), *L'orientation lointaine et la reconnaissance des lieux,* Paris, Alcan.

60 Rasmussen Knud Johan Victor (1921-1924), *The Netsilik Eskimos* (Raport al celei de a V-a expediții Thule, vol. 8, nr. 2), Copenhaga, Gyldendal.

61 Rattray, R. S. (1927), *Religion and Art in Ashanti,* Oxford, Clarendon Press.

62 Reichard, Gladys Amanda (1950), *Navaho Religion, a Study of Symbolism,* New York, Pantheon.

63 Ryan, T. A., Ryan, M. S. (1940), „Geographical Orientation", *American Journal of Psychology,* vol. 53, pag. 204-215.

64 Sachs, Curt (1953), *Rhythm and Tempo,* New York, Norton.

65 Sandström, Carl Ivan (1951), *Orientation in the Present Space,* Stockholm, Almqvist and Wiksell.

66 Sapir, Edward (1912), „Language and Environment", *American Anthropologist,* vol. 14.

67 Sauer, Martin (1802), *An account of a Geographical and Astronomical Expedition to the Northern Parts of Russia,* Londra, T. Cadell.

68 Shen, Tsun-lien, Liu-Shen-chi (1953), *Tibet and the Tibetans,* Stanford, Stanford University Press.

69 Shepard, P. (1956-1957), „Dead Cities in the American West", *Landscape,* iarna, vol. 6, nr. 2.

70 Shipton, Eric Earle (1952), *The Mount Everest Reconnaissance Expedition,* Londra, Hodder and Stoughton.

71 De Silva, H. R. (1931), „A Case of a Boy Possessing an Automatic Directional Orientation", *Science,* vol. 73, nr. 1893, 10 aprilie, pag. 393-394.

72 Spencer, Baldwin, Gillen, F. J. (1899), *The Native Tribes of Central Australia,* Londra, Macmillan.

73 Stefánsson, Vihljálmur (1914), „The Stefánsson-Anderson Arctic Expedition of the American Museum: Preliminary Ethnological Report", *Anthropological Papers of the American Museum of Natural History,* vol. XIV, partea I, New York City.

74 Stern, Paul (1914-1915), „On the Problem of Artistic Form", *Logos,* vol. V, pag. 165-172.

75 Strehlow, Carl (1907-1920), *Die Aranda und Loritza-stümme in Zentral Australien,* Frnakfurt am Main, J. Baer.

76 Trowbridge, C. C. (1913), „On Fundamental Methods of Orientation and Imaginary Maps", *Science,* vol. 38, nr. 990, 9 decembrie, pag. 888-897.

77 Twain, Mark (1917), *Life on the Mississippi,* New York, Harper.

78 Waddell, L. Austine (1895), *The Buddhism of Tibet or Lamaism,* Londra, W. H. Allen.

79 Whitehead, Alfred North (1958), *Symbolism and Its Meaning and Effect,* New York, Macmillan.

80 Winfield, Gerald F. (1948), *China: The Land and the People,* New York, Wm. Sloane Association.

81 Witkin, H. A. (1949), „Orientation in Space", *Research Reviews,* Office of Naval Research, decembrie.

82 Wohl, R. Richard, Strauss, Anselm L. (1958), „Symbolic Representation and the Urban Millieu", *American Journal of Sociology,* vol. LXIII, nr. 5, martie, pag. 523-532.

83 Yung, Emile (1918), „Le sens de la direction", *Echo des Alpes,* nr. 4, pag. 110.

Nota traducătorului

Acordul de la Bristol, semnat în cadrul Întâlnirii Ministeriale Informale din 2005, definește noțiunea de *comunitate durabilă* ca „zonă în care locuitorii doresc sa trăiască și să lucreze, în prezent și în viitor". Pentru a construi orașe durabile, trebuie știut cum își „văd" locuitorii orașul, și pentru aceasta trebuie înțeles din ce se compune această imagine și cum se formează ea – întrebări la care răspunde cartea lui Kevin Lynch, *„Imaginea orașului"*, care a văzut lumina tiparului în 1960. Actualitatea problemei este demonstrată și de studiul RESTATE (Restructurarea zonelor locuite cu întindere mare din Uniunea Europeană), realizat în 2005 de Universitatea din Utrecht în Anglia, Suedia, Olanda, Franța, Italia, Spania, Germania, Slovenia, Ungaria și Polonia. Printre întrebările adresate locuitorilor orașelor s-au aflat „ce vă place în acest oraș?" (la care 40% au răspuns „spațiile verzi", procentul fiind mai ridicat în Italia) și „ce nu vă place în acest oraș?" (problemele predominante fiind cele legate de confort și siguranță).

„Imaginea orașului" este o carte de o surprinzătoare actualitate în România. Momentul istoric al apariției cărții este bulversant în Statele Unite – automobilul începea să cucerească orașele și pentru el au apărut autostrăzile și drumurile de viteză. În România, urbanismul înregistrează prefaceri surprinzătoare după 1989, iar rețeaua de drumuri de viteză începe și ea să se dezvolte. Perioada de după 1989 a adus și legi noi, care adesea s-au schimbat prea repede, dar nu a existat aproape niciun control al implementării legislației, ceea ce a condus la o dezvoltare aparent haotică. Ridicată undeva deasupra orașului, la fel ca Central Artery din Boston sau unele drumuri din Jersey City sau Los Angeles, în București s-ar putea să apară o telegondolă sau o autostradă suspendată; reperele cu care ne-am obișnuit dispar și sunt înlocuite peste noapte de unele noi, iar aproape toate străzile și-au schimbat numele, astfel încât doar memoria vizuală mai ajută locuitorii să se orienteze. Cartierele sunt mai mult sau mai puțin conturate, iar drumurile dominate de traficul auto haotic tind să constituie „fronturi" bine evidențiate. Și peste toate se conturează noi concepte care ar putea schimba percepția asupra limitelor orașului, cum ar fi cel de regiune metropolitană, pe care lucrarea lui Kevin Lynch îl prezintă drept o noutate americană a anilor '60.

Poate că la fel de remarcabilă este și actualitatea cărții și în Statele Unite. În afara validității atemporale a rezultatelor din punct de vedere științific, mulți dintre cititori își vor pune, desigur, întrebarea: cum arată locurile descrise astăzi și cât din cele care s-au scris despre ele în această carte mai este încă adevărat? Răspunsul este surprinzător. Beacon Hill din Boston continuă să rămână un cartier select și un element distinctiv al orașului, iar Central Artery rămâne o barieră, chiar dacă între timp a fost îngropată – s-a transformat dintr-un front aerian în unul subteran, dar a rămas tot un front. O simplă „plimbare" cu ajutorul Internetului prin Los Angeles arată că trama rectangulară s-a păstrat și multe din locurile descrise sunt încă acolo. Dar tot aici au avut loc și schimbări. Jersey City este astăzi un centru important în sine, fără a mai fi eclipsat puternic de vecinătatea cu New York.

De la publicarea sa, *„Imaginea orașului"* a marcat în România multe generații de arhitecți și, din 2002, urbaniști, dar și sociologi, psihologi, ecologi și alți specialiști care au analizat fenomenele urbane, dar numărul potențialilor utilizatori a fost redus de absența unei traduceri în limba română. Urbaniștii – activi în cercetare și învățământ, în administrația publică sau în sectorul privat – încearcă să promoveze noi modele, inclusiv bazate pe experiența străină. De exemplu, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu" a publicat în 2002 în Editura Paideia & Simetria o traducere a lucrării *„Urbanismul: utopii și realități"* de Françoise Choay (1964), tradusă de domnul arhitect Kazmer Kovacs, contemporană cu *„Imaginea orașului"* și la fel de actuală. Pentru a veni în sprijinul celor care se ocupă astăzi de problemele urbanismului – dar și pentru cei care o vor face mâine (foștii și actualii mei studenți) am decis să ofer un instrument util, traducerea în limba română a cărții lui Kevin Lynch.

O binecunoscută caracterizare a efortului de traducere a unei cărți este rezumată de expresia italiană „traduttore - traditore", care îl caracterizează pe traducător ca fiind, în același timp, un trădător. Exceptând contextul istoric (după unele surse, expresia îi caracteriza inițial pe traducătorii francezi), trădarea se datorează faptului că traducătorul este pus de fiecare dată în fața unei alegeri: să realizeze o traducere fidelă textului, dar care, datorită diferențelor culturale, poate trăda sensul original, sau una fidelă sensului, dar în care sunt folosite alte cuvinte. Desigur, există și posibilitatea de a realiza o îmbinare a celor două alegeri.

Traducerea acestei cărți nu a constituit o excepție. Este vorba de o lucrare științifică care prezintă rezultatele unui proiect de cercetare sau studiu desfășurat în trei orașe americane, și totuși în România ea se poate adresa unui public mult mai larg. Din aceste motive am optat prin traducerea termenilor științifici și ai celor mai elevați cu un vocabular mai puțin tehnic și accesibil tuturor. În ceea ce privește locurile descrise, am optat pentru folosirea numelor în limba engleză. Acolo unde a fost cazul, am detaliat prin note de subsol semnificația acestora. Pentru a ușura identificarea locurilor, am folosit în traducere același nume chiar și atunci când autorul a recurs la abrevieri (de exemplu, *Boston Common* apărea adesea sub formă de *Common)*. Autorul a folosit ca sinonimi trei termeni – cartier, zonă și regiune. În traducere, noțiunile de cartier și zonă sunt folosiți în mod echivalent, dar, influențat de vocabularul specific geografiei și amenajării teritoriului, am rezervat termenul de *regiune* unor suprafețe mult mai întinse.

Sper ca trădarea să fie pentru o cauză bună – aceea ca *„Imaginea orașului"* să devină accesibilă unui public cât mai larg din România – și să-mi fie, astfel, iertată, ca și eventualele greșeli și „scăpări" care îmi aparțin în totalitate.

Alexandru-Ionuț PETRIȘOR

Postfaţă

Imaginea oraşului (The Image of the City) – considerată la vremea apariţiei sale (1960), dar şi astăzi, în perspectiva celor peste 40 de ani care au trecut de la publicarea sa, cea mai importantă contribuţie a lui Lynch la dezvoltarea teoriilor urbane – este rezultatul a peste 5 ani de cercetări asidue (1954-1959), alături de colegul său de catedră profesorul Gyorgy Kepes (căruia, de altfel, îi şi mulţumeşte pentru contribuţie în prefaţa cărţii)[1]. Acest studiu preliminar sponsorizat de The Rockefeller Foundation s-a numit *Forma percepută a oraşului (Perceptual Form of the City)* şi a explorat lizibilitatea şi capacitatea de a evoca imagini a oraşelor americane, concentrându-se pe trei studii de caz – Boston, Los Angeles şi Jersey City, prin analiza cărora Lynch pune bazele teoriilor sale urbanistice dezvoltate în *Imaginea oraşului.*

Aparenţa vizuală a unui oraş nu este percepută la fel de către toţi cei care locuiesc oraşul sau îl traversează. Imaginea mentală pe care şi-o fac aceştia poate fi modelată de sentimente sau de nevoi practice diferite: nevoia de repere, imperative estetice, dorinţa de apartenenţă la un cadru de viaţă etc.

Există, oare, un fond comun de elemente şi relaţii al diferitelor imagini percepute senzorial şi mental de către cei ce locuiesc oraşul, care i-ar putea sluji urbanistului la modelarea sau remodelarea acestui spaţiu al vieţii noastre cea de toate zilele? Lynch încearcă să răspundă la această întrebare în *Imaginea oraşului.*

Am considerat că această carte nu poate lipsi din *Biblioteca Urbanismul – Serie nouă*, din convingerea că este una din lecturile esenţiale pentru cei ce vor să cunoască mai bine şi să înţeleagă particularităţile şi sensibilităţile mediului urban. După părerea noastră, *Imaginea Oraşului* poate avea un rol formativ pentru toate categoriile de profesionişti din domeniul urbanismului şi informativ, pentru publicul larg.

Imagine mentală şi elemente de limbaj formal urban

În *Imaginea oraşului*, bazându-se pe studii de antropologie şi de psihologie, Kevin Lynch decelează prezenţa unei capacităţi a locuitorilor oraşului de a-şi forma o imagine mentală împărtăşită, relativ puternică, asupra oraşului lor (*imageability*, în traducerea noastră „capacitate de a evoca imagini"). Lynch consideră această imagine mentală a oraşului drept criteriu fundamental al urbanismului. O imagine puternică a oraşului le facilitează oamenilor orientarea în cadrul urban, aprecierea estetică a locurilor, formarea unui sentiment de apartenenţă şi chiar consolidarea credinţelor sau a unei viziuni asupra lumii. Pentru a înţelege acest limbaj al formei oraşelor, Lynch analizează liniile de forţă a aceloraşi trei oraşe americane care au făcut obiectul studiului anterior *Forma percepută a oraşului* – Boston, Jersey City şi Los Angeles – prin intermediul interviurilor în birou sau pe teren, în stradă, cu locuitorii oraşului. Acestora li s-a cerut să deseneze planuri – mai degrabă hărţi mentale de imagini – ale oraşului lor, să-şi exprime sentimentele legate de oraşul lor, în general, sau de anumite locuri din interiorul lui şi să îşi descrie itinerariile cotidiene prin marcarea acelor elemente care constituie pentru ei repere de orientare.

Studiul este completat de analiza mai detaliată a două amplasamente centrale din Boston, cartierul rezidenţial Beacon Hill, a cărui identitate este marcată prin topografie şi elemente de arhitectură şi urbanism remarcabile şi Scollay Square, un spaţiu mai confuz din punct de vedere urbanistic, având în vedere caracterul său de spaţiu de tranziţie – între deal şi vale, între funcţia rezidenţială şi trafic – şi de nod de intersecţie a traseelor din jurul Beacon Hill.

După Lynch, calitatea imaginilor unui oraş depinde de trei criterii: identitatea (individualitatea, unicitatea, singularitatea), structura (spaţială şi paradigmatică) şi semnificaţia (emotivă sau practică). Este vorba de principii minimale: un element al oraşului este privit ca distinct faţă de altele, dar în acelaşi timp în relaţie cu ele; totodată, unui element al oraşului trebuie să i se poată atribui o funcţiune. Mai exact, într-un oraş trebuie să ştim locul în care ne aflăm la un moment dat şi unde este situat locul respectiv în cadrul ansamblului. Aceste criterii fac trimitere şi la intenţii şi utilizări adesea contradictorii, în special opoziţia dintre regularitate şi singularitate sau între frumos şi funcţional. În plus, Lynch insistă asupra rolului important al contrastelor din interiorul unui oraş pentru punerea în valoare a unui element care îi conferă frumuseţe şi bogăţie, element care poate fi o rută comercială, un obiect de arhitectură veche, un spaţiu verde, un edificiu important. Conform tezei sale, urbanismul poate contribui masiv la transformarea imaginii unui oraş, dar această contribuţie este dependentă în primul rând de comportamentul unei multitudini de indivizi şi de percepţia pe care aceştia o au asupra oraşului.

Principala contribuţie a lui Lynch la teoria urbanistică este aceea de a fi clasat elementele componente ale imaginii oraşelor în cinci categorii cărora le este consacrat Capitolul III: traseele („paths"), limitele („edges"), sectoarele şi cartierele („districts"), nodurile („nodes") şi reperele („landmarks"). Această clasificare permite o mai bună descriere a modului în care se construiesc imaginile oraşului, chiar dacă în realitate aceste elemente se suprapun şi se întrepătrund, reintegrându-se în imaginea întregului. Un acelaşi element poate aparţine simultan mai multor tipuri, uneori în funcţie de locuitorul chemat să se pronunţe. De exemplu, pentru majoritatea automobiliştilor, autostrăzile sunt trasee, dar pentru pietoni ele devin fronturi. Totodată, ceea ce la o scară apropiată de cea umană poate fi numit cartier comercial, la o scară mai largă poate deveni nod. De altfel, oraşele sunt ansambluri atât de vaste încât formarea mai multor imagini ale lor la scări diferite este esenţială; necesitatea unor imagini mentale decurge exact din această imposibilitate de a percepe tot spaţiul unui oraş dintr-o singură privire.

Majoritatea oamenilor desenează mental oraşul începând cu drumurile, pentru a forma o structură axială sau pentru a-şi trasa itinerariile personale cele mai frecvente. Din raţiuni structurale – discontinuităţi, intersecţii complicate, unghiuri diferite de 90°, diferenţiere slabă, curbe dificile care nu pot fi percepute pe parcurs, dar care schimbă radical direcţia etc. – unele căi de circulaţie generează probleme de memorare şi sunt, în consecinţă, greu de desenat. Străzile secundare paralele pot servi ca simplu mijloc de măsurare a lungimii unui ax şi nu necesită o identificare clară. Cartierele se pot distinge prin aparenţa fizică a locurilor, uneori prin atmosferă şi zgomot, dar şi prin oamenii pe care îi întâlnim acolo (clasă socială sau criterii etnice). Reperele funcţionează cel mai bine când sunt asociate unor noduri, grupate sau ordonate secvenţial. Insula Manhattan din New York este dată drept exemplu de zonă urbană în care orientarea este facilă, datorită unei capacităţi mari de a evoca imagini. Trama stradală rectangulară numerotată este foarte ordonată, încadrată de limite evidente (cursuri de apă de fiecare parte). În Los Angeles, care are şi el o tramă rectangulară, cartierele şi nodurile sunt clar diferenţiate prin reperele lor.

Criteriile de calitate vizuală ca instrumente de analiză urbană

Prin claritatea schemei taxonomice dezvoltate în acest studiu, Lynch ridică imaginea mentală a orașului la rang de instrument de analiză urbană, realizând o sinteză a rolului percepției imaginii orașului în teoria urbanistică modernă. Prin modul de abordare a studiului, Lynch creează punți de legătură remarcabile între cercetările de antropologie, psihologie și urbanism, contribuind astfel la dezvoltarea caracterului pluridisciplinar al urbanismului, astăzi un loc comun.

Acest text a servit ca inspirație fondatoare pentru geografia percepției și lingvistica praxematică[2]. Vocabularul formei urbane al lui Lynch se inspiră vizibil din semiologia structuralistă – conceptele recurente ale imaginilor, limbajului, lizibilității, structurii o demonstrează cu prisosință – ceea ce face acest studiu să fie ușor compatibil cu studiile literare.

Totuși, reflecția asupra esteticului este uneori eclipsată de ideile urbanistice ale lui Lynch. Mai multe pasaje din carte subînțeleg că o capacitate mare de a evoca imagini nu este în mod necesar sinonimă cu frumusețea, nici cu plăcerea, dar această teorie nu este argumentată, nici discutată. Există și unele decalaje de mentalitate. De exemplu, Lynch susține în mai multe rânduri atuurile autostrăzilor suspendate, în 1960 de-abia construite. El le evocă frecvent în text ca proiecte ale viitorului, pentru că permit celor ce le parcurg panorame fabuloase asupra orașelor, sunt ușor accesibile și pot servi drept repere vizibile de departe. Astăzi, marea masă a locuitorilor orașelor consideră aceste construcții masive din beton ale anilor '60 ca semne puternic evocatoare de imagini ale orașului, dar în niciun caz „frumoase", ci perimate, chiar semne ale „urâțeniei" orașelor. Se impune, totuși, o nuanță: recunoașterea importanței existenței unei varietăți de preferințe, utilizări și interpretări în ansamblul locuitorilor orașelor, dorința de a le respecta, necesitatea unui echilibru în compoziția formală a orașelor sunt simptomatice pentru nașterea unei conștiințe ambiental-urbanistice în anii '60. În plus, mai multe proiecte de reconciliere a acestor diferențe de percepție a orașului între indivizii care împart același spațiu vital propuse de Lynch, ca cel al elaborării unei „linii melodice" (Lynch, p. 99) a secvențelor elementelor de arhitectură sau sensibilizarea locuitorilor orașelor de a privi altfel orașele în care locuiesc par mai degrabă insuficiente și utopice.

În fapt, privilegierea unui caracter distinct al unui oraș, ușor de ilustrat sub forma unei imagini mentale, corespunde unei specializări a orașului. Conform acestei viziuni a societății de consum contemporane caracterizate prin marea sa mobilitate – „locuitorul orașului își schimbă domiciliul mai frecvent decât oricând în trecut" (Lynch, p. 111) – ne putem alege orașul de reședință așa cum alegem o destinație turistică, în funcție de o anume imagine colectivă. Bineînțeles, capacitatea de a evoca imagini constă și în libertatea unei game largi de interpretări și de funcțiuni posibile, astfel încât să permită noilor veniți să-și construiască repere cât mai repede posibil.

Această concepție a orașului cu imagine maleabilă printr-un urbanism voluntar, care devine indispensabil în ritmul contemporan de construcție foarte rapid nu pune în pericol, oare, autenticitatea imaginii orașelor?

De la Camillo Sitte la Kevin Lynch și înapoi la Aristotel

Putem aprecia că impactul studiului lui Lynch asupra teoriei urbanistice este comparabil cu cel al studiului lui Camillo Sitte, *Arta Construirii Orașelor*, apărut în 1889[3].

Lynch aduce în teoria urbanistică latura subiectivă a percepției umane, consolidând poziția observatorului urban în sensul „educației cetățenilor" enunțat de Aristotel. În zilele noastre, principiile de compoziție urbană integrează estetica urbanistică propusă de Sitte și elementele de construcție a imaginii mentale a orașului decelate de Lynch în studiul prezentat de noi. În siajul lui Sitte, studiul lui Lynch ar putea fi numit și *Arta Construirii* Imaginii *Orașelor*.

Viu și direct, stimulând imaginația și acuitatea percepției, Lynch se adresează profesioniștilor urbaniști, antropologi, sociologi, studenților care se pregătesc în domeniul urbanismului, dar și acelor locuitori ai orașelor dornici să afle mai multe despre locul în care trăiesc, să privească orașul altfel decât în viteza mașinii sau a pasului grăbit. Acest mod de a percepe orașul poate contribui la formarea unui tip nou de „citadin" conștient și informat, căruia forma orașului nu îi mai este indiferentă.

Cine ar putea sintetiza demersurile lui Sitte și Lynch mai bine decât perenul Aristotel? Orașul „să fie construit în așa fel încât să ofere locuitorilor săi și siguranță și fericire" (Aristotel, *Politica*).

Maria MĂNESCU

Note

1 În cadrul Arhivelor și Colecțiilor Speciale de la Massachusetts Institute of Technology există și în prezent o arhivă excepțională a lucrărilor lui Lynch din perioada 1934-1984 – dosare, manuscrise, fotografii, diapozitive, desene (MIT Institute Archives & Special Collections, „Kevin Andrew Lynch, 1918-1984, Papers, 1934-1988"). Deosebit de valoroasă și interesantă este și Colecția de fotografii și benzi audio Kepes/Lynch, materiale realizate în faza de documentare pentru Boston a proiectului. Colecția conține aproape 2000 fotografii alb-negru realizate de Nishan Bichajian, asistentul profesorului Kepes, care oferă o documentație importantă privind ambientul urban al Bostonului la mijlocul anilor '50 înainte de operațiunile de renovare urbană. Înregistrări – note de teren, transcrieri ale interviurilor, informații diverse, corespondență privind evoluția proiectului – și fotocopii după hărți desenate de mână constituie o amplă documentație pentru desenarea planurilor, pregătirea și evoluția proiectului, procesul de cercetare și rezultatele. Doar o parte din documentația proiectului pentru *Forma percepută a orașului* a fost digitalizată. Întreaga colecție este disponibilă pentru cercetare la Arhivele și Colecțiile Speciale ale Massachusetts Institute of Technology (http://www.flickr.com/photos/mit-libraries/sets/72157614966285159) și la Rotch Visual Collections (fotografiile printate).

2 Teoria recentă, numită praxematică, consideră că sensul unui cuvânt sau al unui enunț nu este întotdeauna dat dinainte, ci că el face obiectul unei negocieri între interlocutori, negociere supusă constrângerilor „pieței", altfel spus, realităților și conflictelor sociale: este vorba despre „reglarea sensului", care urmează punerii în practică a unui „program de sens", în care sunt luați în considerare numeroși parametri" (Popescu, Silvia, *Sens și referință în comunicare*, p. 514, în „Symposion", Revistă de Științe Socio-Umane Tomul V, Numărul 2 (10), 2007, Academia Română, Filiala Iași, Institutul de Cercetări Economice și Sociale „Gh. Zane")

3 Camillo Sitte, *Arta Construirii Orașelor, Urbanismul după principiile sale artistice, O încercare de rezolvare a problemelor moderne ale Arhitecturii și ale Plasticii monumentale, cu referiri speciale la cazul Vienei*, traducere și îngrijirea ediției, Rodica Eftenie, Hanna Derer, Mihai Eftenie, Notă și prefață, Rodica Eftenie, Editura Tehnică, București, 1992

Bibliografie selectivă Kevin Lynch

Lynch, Kevin, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge MA 1960

Lynch, Kevin, "How We See Our Cities", *Technology Review* 63 (January 1961): 19-21

Appleyard, Donald, Lynch, Kevin, Myer, John R., *The View from the Road*, MIT Press, Cambridge MA 1964

Lynch, Kevin, *What Time is this Place?*, MIT Press, Cambridge MA 1972

Lynch, Kevin, *Managing the Sense of a Region*, MIT Press, Cambridge MA and London 1976, 1980

Lynch, Kevin, Tridib, Banerjee, *Growing Up in Cities : Studies of the Spatial Environment of Adolescence in Cracow, Melbourne, Mexico City, Salta, Toluca, and Warszawa*, MIT Press, Cambridge MA 1977

Lynch, Kevin, Hack, Gary, *Site Planning*, MIT Press, Cambridge MA and London 1962; 2nd edition 1971; 3rd edition 1984

Lynch, Kevin, *Good City Form*, MIT Press, Cambridge MA and London 1984, c1981

Lynch, Kevin, *Wasting Away* (with contributions by Michael Southworth, editor), Sierra Club Books, San Francisco 1990

Lucrări referitoare la Kevin Lynch

Dream and Reality Architecture and Urban Planning; an Interview with Kevin Lynch; 1 videocassette (55 min.); directed by Anne Buttimer, Massachusetts Institute of Technology and Department of Architecture, Cambridge MA, MIT Educational Video Resources, 1980

Appleyard, Donald, *The Major Published Works of Kevin Lynch: An Appraisal*, Institute of Urban & Regional Development, University of California, Berkeley, 1978

Sursa:
http://libraries.mit.edu/archives/research/collections/collections-mc/mc208.html

Preliminary Inventory to the Papers of Kevin Lynch MC.0208
Kevin Lynch papers, MC 208, box X. Massachusetts Institute of Technology Institute Archives and Special Collections, Cambridge, Massachusetts, April 15, 2009

Index

Albany, 136
Aleutine, Insulele, 132,138
Alpi, 132
Arunta, tribul, 126, 127, 129, 130, 132, 134, 138, 139
Ashanti, 126, 134
Assam, 134
Australia, movile funerare, 129

Boston, 10, 14, 16-25, 69, 70, 71
Arlington Street, 51, 57
Atlantic Avenue, 18, 19, 23, 50, 51, 53, 56, 57
Back Bay Station, 73
Back Bay, 19, 22, 57, 60, 61, 63, 68, 69
Beacon Hill, 17, 19, 50, 54, 63, 68, 69, 71, 72, 74, 145, 160-173
Beacon Street, 19, 50, 51, 52, 54, 55, 57, 61, 65, 162
Bowdoin Square, 173
Boylston Street, 21, 56, 58
Cambridge Street, 19, 50, 51, 52, 54, 57, 64, 65, 145, 162, 173, 177, 178
Causeway Street, 23, 53
Central Artery, 23, 24, 51, 56, 58, 63, 64, 65
Charles River Dam, 52
Charles River, 17, 19, 20, 43, 50, 57, 62, 63, 66, 145, 172
Charles Street Circle (giratoriu), 19, 63, 73, 74
Charles Street, 50, 55, 57, 58, 65, 162, 168
Chestnut Street, 165
Chinatown, 71
Church Green, 58
Columbus Avenue, 61
Commercial Street, 23, 53
Common, 17, 19, 21, 23, 55, 56, 71, 145,171
Commonwealth Avenue, 17, 19, 50, 51 52, 53, 57, 58, 61, 68, 145
Copley Square, 18, 19, 58, 76
Copps Hill, 172
Cornhill Street, 178
Court House, 81
Court Street, 177, 178
Custom House, 81, 82,179
Dewey Square, 44, 78
Dock Square, 60, 71, 85
Faneuil Hall, 71,79
Federal Street, 58
Hanover Street, 23, 56, 64, 173
Haymarket Square, 71
Huntington Avenue, 19, 58
John Hancock Building, 80, 81, 84,145
Jordan-Filene, 75
Joy Street, 162
Longfellow Bridge, 52
Louisburg Square, 18, 76, 162, 168, 171
Marlboro Street, 61
Massachusetts Avenue, 19, 51, 56, 58
Mt. Vernon Street, 162
Myrtle Street, 162
Mystic River, 62
Nashua Street, 58
Newbury Street, 61
North End, 18, 23, 64, 68, 71, 145
North Station, 145
Old South Meeting House, 55
Park Square, 25, 58
Public Garden, 19, 50
Scollay Square, 19, 44, 74, 76, 77, 85, 162, 173-181, 177
Shawmut Avenue, 52, 61
South Bay, 63
South End streets, 56, 61
South End, 52, 56, 61, 68, 69, 145
South Station, 74
State House, 17, 79, 81, 86, 162, 168, 270
Storrow Drive, 23, 51, 58, 63
Summer Street, 55, 77
Symphony Hall, 55
Telephone Building, 81
Tremont Street, 19, 21, 51, 52, 56, 59, 61, 145, 173, 177, 178
Washington Street, 17, 19, 50, 52, 54-56, 59, 60, 77, 173
West End, 64, 71, 145
Brighton, 137
Brown, W., 125,131

Canti, 130
Caroline, Insulele, 133
Charles River, 17, 19, 20, 43, 50, 57, 62, 63, 66, 145, 172
Chicago, 10, 64, 66
Chichester, 137
China, North, 128
Chukchee, 128
Combray, 128
Cornetz.V., 134

Dobu, 136

Emily Gap, 124
Everest, muntele, 11

Firth, R., 129
Flanagan, T., 119
Florența, 92,93, 126, 130
Domul, 82, 82, 92,102
Foci, 129
Forster, E. M., 138

Gatty, H., 132
Gay, J., 136
Geoghegan, R. H., 138
Gill, K, 137

Hackensack River, 64
Halbwachs, M., 126-127
Hawaii, 95
Holland Tunnel, 49
Holy Mountain, 135

Jaccard, P., 125, 129, 130, 133, 134, 136
Jersey City, 26, 27, 29, 30, 32, 58, 59, 73, 74, 76, 79, 148, 149
Bergen Boulevard, 60
Bergen Section, 26
Communipaw-Grand, 26
Fairview Avenue, 31
Hackensack River, 64
Hamilton Park, 31, 32
Hudson Boulevard, 26, 52, 57, 60
Journal Square, 25, 26, 28, 44, 74, 76
Montgomery Avenue, 26
New Jersey Medical Center, 26, 28, 32, 79
New York, silueta, 26
Newark Avenue, 26
Palisades, 25, 50
Pulaski Skyway, 29
Tonnelle Avenue Circle, 30, 58, 59, 73
Van Vorst Park, 32
West Side Boulevard, 60
West Side Park, 32

Kawaguchi, 135
Kholgyal, Iacul, 135
Kilpatrick, F. P., 11

Langer, S., 113
Lewis, C. S., 124
Lhasa, 124
Los Angeles, 15, 32-43,154
Alameda Street, 40
Beverly Hills, 41
Biltmore Hotel, 35, 37, 38
Broadway, 34, 36, 37, 38, 43, 50, 53
Bullocks Department Store, 35
Bunker Hill, 36, 38,42, 71, 72
City Hall, 35, 42, 79
Civic Center, 34, 35, 36, 40, 43
Federal Savings Building, 33
Figueroa Street, 65
First Street, 38
Flower Street, 38
Grand Street, 38
Hall of Records, 79
Harbor Freeway, 35, 65
Hill Street, 52
Hollywood Freeway, 35, 40, 65
Hope Street, 38, 52
Little Gray Lady, 80, 81
Little Tokyo, 36, 38
Los Angeles Street, 65
Main Street, 35
Olive Street, 38, 52
Olvera Street, 39, 51, 75
Olympic Street, 65
Pershing Square, 34, 36, 36, 43, 75, 78
Philharmonic Auditorium, 35, 81
Plaza-Olvera Street, 34, 37, 39, 39, 42, 43
Public Library, 35,38
Richfield Oil Building, 35, 42, 80
Robinsons Department Store, 35
San Fernando Valley, 41
Seventh Street, 34, 36, 38, 43, 55
Sixth Street, 38
Skid Row, 35, 36
Spring Street, 35
Spring Street, 36
Statler Hotel, 35, 38, 55
Sunset Boulevard, 53, 65
Transportation Row, 36, 37
Union Depot, 35
Wilshire Boulevard, 43, 53
Luritcha, tribul, 124, 127
Lyons, 125

MacDonnell Ranges, 137
Malinowski, B., 126, 136
Manhattan, 10
Maori, 138
Mările Sudului, 133
Medjbed, 130
Meshed, 124, 129
Michigan, lacul 66
Minneapolis, 136
Mississippi River, 134

Netsilik, eschimoșii 127, 132
New York City, 26, 47, 67, 72-78, 102-103, 111, 136

Oregon Trail, 135

Paiute, 131
Paris, 127
Peterson, J., 136
Pink, O. M., 130 Place, 119
Porteus, S. D., 126
Pratolini, V., 126
Proust, M., 128, 130
Puluwat, 124, 134

Rasmussen, K. J. V., 132, 134
Rattray, R. S., 126
Roma, 130

Sahara, 130
Sandwich, New Hampshire, 94
San Fernando Valley, 41
San Francisco, 10
Sapir, E., 131
Seam, 47, 65, 100
Seven Dials, Londra, 136
Shipton, E. E., 11
Silva, de H. R., 11
Stefansson, V., 132
Strauss, A. L., 128
Strehlow, C, 134, 139
Stuart's Bluff Ranges, 137

Tibet, 127
Tikopia, insulele Santa Cruz, 123, 126, 129
Marae, 124
Reani, muntele, 134,137
Tuareg, 133, 134
Trobriand, Insulele, 126, 136
Trowbridge, C. C, 136
Tunisia, 134
Twain, M., 134

Veneția, 10,102, 131, 138
Piazza San Marco, 78, 79

Waddell, L. A., 134
Witkin, H. A., 125
Wohl, R. R., 128

Yung, E., 132

Credite foto

Nishan Bichajian: Figurile 4, 6, 7, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 26, 28, 29, 30, 52, 55, 58, 59, 61
Fairchild Aerial Surveys: Figurile 1, 9, 15, 24
Italian State Tourist Office: Figurile 31, 34
Gordon Sommers: Figurile 16, 17, 18, 19, 20, 27, 32